SKRZYDLATA POLSKA

NR 29 (576) ● 22. VII. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

22 LIPCA – ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI – XVIII ROCZNICA UKAZANIA SIĘ MANIFESTU PKWN I ZAPOCZĄTKOWANIA BUDOWNICTWA SOCJALIZMU W POLSCE.



Foto: B. KOSZEWSKI

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W KRAKOWIE odbyły się I Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego. Brało w nich udział 33 zawodników z wojsk powietrzno - desantowych, wojsk lotniczych i jeden z APRL-u. Rozegrano ogółem 3 konkurencje w nie najlepszych warunkach atmosferycznych. Pierwsze piętnaście miejsc zajęli reprezentanci Wojsk Powietrzno-Desantowych. 1. szer. Szuberla — 3 152,47 pkt; 2. kpr. Konior — 3 139,21 pkt; 3. kpr. Molik — 3 051,21 pkt; 4. szer. Wesołowski, 5. kpr. Giec i 6. szer. Gajewicz. Najlepszy z zespołu Wojsk Lotniczych, st. szer. Kowalski, zajął dopiero 18 miejsce.

*

DYREKTOR Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK zatwierdził opracowane przez Aeroklub PRL nowe programy szkolenia szybowcowego w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. (s)

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego wydał 9 kandydatom z Aeroklubu Pomorskiego i 1 z Aeroklubu Śląskiego, którzy nie ukończyli 16 lat, a są uczniami IX klasy, zezwolenie na praktyczne szkolenie szybowcowe.

*

DO INDII leci w lipcu br. Zdzisław Cypelt, celem przebazowania i oblotu zakupionych w Polsce i montowanych w Indiach samolotów PZL 101 „Gawron".

*

WYDZIAŁ Personelu Lotniczego DLC opracowuje długoplanowy harmonogram weryfikacji i wymiany nowo wprowadzonych licencji dla cywilnego personelu lotniczego.

*

ZARZĄD Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zamierza w końcu br. przeprowadzić szkolenie swoich pracowników dla umożliwienia im uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego.

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego MK zorganizował w dniu 4 lipca br. wycieczkę pracowników Ministerstwa Komunikacji na lotnisko Gocław, celem zaznajomienia z pracą Aeroklubu Warszawskiego, Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych i Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Wykonano jednocześnie loty zapoznawcze na samolotach sportowych, śmigłowcem i AN-2.

*

PLL LOT prowadził ostatnio doszkalanie adaptacyjne do pracy na rzecz Państwowego Przedsiębiorstwa Fotogrametrii.

W DEPARTAMENCIE Lotnictwa Cywilnego są do nabycia (w cenie 50 gr) druki podań dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie nowych licencji. Druki będą rozprowadzane centralnie poprzez jednostki i instytucje zatrudniające lub zrzeszające personel lotniczy. (s)

*

OLSZTYN ma również ulicę Gagarina, przy której powstało nowe osiedle mieszkaniowe.

*

UKAZAŁO się czwarte wydanie popularnej powieści lotniczej dla młodzieży Marii Wardasówny pt. „Maryśka ze Śląska" (Wyd. „Śląsk" — Katowice, str. 123, cena 10 zł).

*

NEON LOT-u, który znajdował się na budynku hotelu „MDM" przy placu Konstytucji w Warszawie, wyróżniający się szczególnie tym, że od dawna nie palił się, został już zdjęty. Na jego miejsce PLL LOT zainstalują nowy, ładniejszy neon.



Pierwsze „jaskółki" rent dla KSL

DOŚĆ długo ciągnąca się sprawa przyznania niektórym członkom z Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL specjalnych rent przybiera pozytywne rezultaty. W pierwszym rzucie zostały podwyższone renty kolegom z najniższą stawką, a po uporaniu się z nimi przyjdzie kolej na dalszych członków KSL, objętych odpowiednim stażem i wybitną działalnością w lotnictwie.

Z zagadnieniem tym związane jest dostarczenie dokumentów, potrzebnych do ankiet. Napływają one od kolegów powoli; stąd apel pod adresem tych opieszałych, aby — mając na względzie własny interes — pospieszyli się z dostarczeniem danych, wyszczególnionych w pytaniach, rozesłanych uprzednio przez Zarząd KSL drogą listowną.

Miło mi złożyć, za pośrednictwem redakcji „Skrzydlatej", wyrazy wdzięczności w imieniu kolegów z tzw. pierwszego rzutu, otrzymujących już od czerwca br. podwyższoną rentę: Zarządowi KSL w osobach kolegów: M. Koniecznego, Szczecińskiego, Mroczkowskiego, Habera i Schultza za włożony trud, uwieńczony pomyślnym skutkiem. Dzięki życzliwemu stanowisku dyrektor Malinowskiej z Urzędu Rady Ministrów, która od początku wykazywała pełne zrozumienie i poparcie w uzyskaniu rent dla zasłużonych lotników, reszta kolegów objęta dalszą listą rent doczeka się w najbliższych miesiącach również dla siebie pomyślnych wieści.

M. WARDASÓWNA

SAMOLOTAMI LOT-u DO KABULU?

W Kabulu podpisana została umowa między rządem PRL i rządem Królewstwa Afganistanu o cywilnej komunikacji lotniczej. Umowa pozwala każdej ze stron uruchomić linię między obu krajami, przedłużyć ją poza terytorium drugiej strony. Oznacza to dla PLL LOT możliwość uruchomienia linii, która obsługiwałaby Kabul lub inne miasto w Afganistanie, zarówno jako punkt docelowy, jak też w tranzycie do innych krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu.

*

PILOCI szybowcowy Aeroklubu Elbląskiego uzyskali ostatnio szereg dobrych wyników. Z. Chyła i W. Panczyj przelecieli na „Muchach-Standard" po 300 km; obaj zdobyli tym samym warunki do złotej odznaki, a pil. Chyła za przelot docelowy 300 km (Elbląg — Siemiatycze) uzyskał pierwszy w Elblągu warunek diamentowy do złotej odznaki szybowcowej. Poza tym pil. J. Karaś wykonał przelot po trasie trójkąta 500 km. Brawo piloci najmłodszego w Polsce aeroklubu!

*

NA LOTNISKU Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie odbyły się VI wojewódzkie zawody modeli latających, w których brało udział 86 modelarzy.

*

W PARKU w Czerwionce koło Katowic ustawiono samolot, w którego wnętrzu urządzono elegancką kawiarnię, a kelnerki otrzymały nawet strój stewardess. Samolot-kawiarnia jest dużą atrakcją tego rejonu i ściąga liczne rzesze amatorów czarnej kawy.

*

NAKŁADEM Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazała się książka Józefa Zielezińskiego pt. **„Obsługa techniczna samolotów sportowych"**. Jest ona przeznaczona dla mechaników i techników lotniczych, pilotów i instruktorów samolotów sportowych oraz dla personelu nadzoru technicznego w lotnictwie sportowym. (Str. 372, cena 28 zł).

*

WPROWADZONA w czerwcu br. w samolotach niektórych linii zagranicznych PLL LOT sprzedaż alkoholu, papierosów i czekolady za dewizy, zdobywa powoli uznanie pasażerów LOT-u. Szczególnym powodzeniem cieszy się wedlowska czekolada oraz różnego rodzaju wódki, likiery i koniaki. Największą sprzedaż notuje się na linii londyńskiej. Również od czerwca w samolotach Ił-18 wprowadzono po raz pierwszy w LOCIE I klasę. Cieszy się ona dużym powodzeniem. Bardzo często wszystkie bilety I klasy są wyprzedane. (o)

*

PRZESZŁO połowa pracowników Polskich Linii Lotniczych Lot ma ukończone wykształcenie wyższe lub średnie. Wśród 9% osób z wyższym wykształceniem, jest m. in. 47 z wykształceniem ekonomicznym, a 53 — z technicznym. Spośród 41,5% pracowników z wykształceniem średnim, 206 ukończyło szkoły techniczne. Z pozostałych — 23 ma wykształcenie niepełne średnie, a 26,5% — podstawowe. 46% ogólnego stanu zatrudnienia — to pracownicy fizyczni. Wśród LOT-owców jest 25% kobiet. 64% zatrudnionych stanowią ludzie w wieku do lat 40, przy czym aż 30% nie przekroczyło 30 roku życia. (r. s.)

*

16 SAMOLOTÓW PZL-101 „Gawron" wzięło udział w akcji opryskiwania i opylania środkami trującymi lasów zagrożonych strzygonią-choj-nówką, która pojawiła się w tym roku w rejonach północno-zachodniej Polski. Akcją tą objęto około 33 tys. ha lasów.

*

NA EKRANY kin w kraju wszedł radziecki film dokumentalny o życiu i pracy wielkiego uczonego, z pochodzenia Polaka, Konstantego Ciołkowskiego. Film nosi tytuł „Śladami Ikara" i został wyprodukowany w 1960 r. przez Leningradzką Wytwórnię Kroniki Filmowej. Scenariusz — N. Sałamanow, reżyseria — W. Awerbach, zdjęcia — J. Grinberg i A. Porołyj. Zachęcamy do obejrzenia.

*

NOWA „Technika Lotnicza" (numer z czerwca br.) przynosi m. in. następujące pozycje: „Niektóre osiągnięcia współczesnej radiolokacji", drugą część opisu technicznego naddźwiękowego samolotu treningowego T-38 „Talon", pierwszą część artykułu pt. „Komory spalania lotniczych silników turbinowych" oraz stałe działy: „Nowości techniczne", „Lotnicze słownictwo techniczne", „Kronikę", jak również stały dodatek „Przegląd Dokumentacyjny Lotnictwa".

*

BUDOWA Miejskiego Dworca Lotniczego w Warszawie, który ma stanąć u zbiegu ulic Chałubińskiego, Nowogrodzkiej i Alei Jerozolimskich, została zaplanowana już na 1963 r. Obok dworca stanie również nowoczesny hotel na tysiąc miejsc.

*

WYSTAWA pt. „Plastyki w USA" otwarta została w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Uwagę zwiedzających przyciąga model tylnej ściany kabiny kosmicznej „Merkury", w której znajduje się naturalnej wielkości model skafandra i hełmu, jak również wyposażenie pierwszych amerykańskich kosmonautów: Sheparda i Grissoma. Wystawa otwarta została 6 lipca i czynna będzie do 24 tego miesiąca.

Z ZAGRANICY

Mimo protestów opinii publicznej AMERYKANIE DOKONALI EKSPLOZJI WODOROWEJ W KOSMOSIE

9 lipca rano USA dokonały eksplozji wodorowej kilkaset kilometrów ponad małą wyspą Johnston na Pacyfiku.

Moc wybuchu, według źródeł nieoficjalnych, wynosiła od 1 do 10 megaton, to znaczy odpowiadała sile eksplozji od 1 do 10 milionów ton trotylu. Ładunek wodorowy wyniosła w przestrzeń rakieta Thor.

Wybuch widziano aż na Hawajach, odległych od wyspy Johnston o 1200 km. Na Hawajach była wtedy niedziela wieczór i obserwatorzy zobaczyli najpierw oślepiającą jasność, która przeszła następnie w ogromną różowo-pomarańczową kulę. Przez 7 minut rozświetlała ona chmury jak zachodzące słońce.

Eksplozję 9 lipca poprzedziły dwie nieudane próby, podczas których rakiety trzeba było zniszczyć wraz z ładunkiem z powodu defektu urządzeń pomiarowych.

Oficjalny komunikat Amerykańskiej Komisji Energii Atomowej nie podaje dokładnie, na jakiej wysokości nastąpiła eksplozja, mówi tylko o „kilkuset kilometrach". Agencje donoszą jednak, iż w chwili wybuchu rakieta znajdowała się na wysokości 320—800 km, a więc już w przestrzeni pozaziemskiej. Jak wiadomo, wielu uczonych protestowało przeciwko dokonaniu eksplozji jądrowej w Kosmosie. Obawiają się oni, iż potężny wybuch niebezpiecznie zakłóci równowagę sił przyrody w strefie pasów radiacji okołoziemskiej.

Mimo protestów, USA dokonały eksplozji. Nastąpiła ona akurat w dniu rozpoczęcia w Moskwie Swiatowego Kongresu na rzecz rozbrojenia i pokoju.

Austria zamierza zmodernizować sprzęt lotniczy

Angielski koncern British Aircraft Corporation zwrócił się do austriackich linii lotniczych AUA z propozycją sprzedaży 6 odrzutowców. Dostawy byłyby zrealizowane na przełomie lat 1964—1965. Jak dotąd, zamówienia na ten typ odrzutowców zgłosiły w ilości 35 sztuk 3 towarzystwa. Propozycja BAC wzbudziła w Austrii wielkie zainteresowanie. Austria nie eksploatuje dotąd odrzutowców, a jedynie samoloty turbośmigłowe i tłokowe. Nowy samolot jest odrzutowcem średniego zasięgu — 2200 km, posiada 69 miejsc, pojemność bagażników 15 m sześc., prędkość 870 km/h. Cena samolotu wynosi 870 tys. funtów angielskich. W ofercie zaznaczono, że cena ta obejmuje kompletne wyposażenie elektryczne, radiowe i radarowe oraz wyszkolenie załóg.

Austrian Airlines jest przedsiębiorstwem średniej wielkości, zbliżonym do LOT-u. Eksploatuje, podobnie jak LOT, linie średniego zasięgu. Ze względu na konieczność zmodernizowania linii i dotrzymania kroku postępowi w lotnictwie komunikacyjnym, prasa austriacka zdecydowanie popiera ofertę brytyjską. (o)

Z zagranicy

NOWY REKORD X-15

Amerykański samolot rakietowy X-15 osiągnął podczas lotu próbnego szybkość 4159 mil (około 6650 kilometrów) na godzinę. Dotychczasowy rekord tego samolotu wynosił 4093 mile (około 6544 km/h).

Pilot samolotu, Joseph Walker, ustanowił nowy rekord podczas lotu próbnego na wysokości wynoszącej prawie 29 kilometrów.

Przez Atlantyk północny „Air France" przewiozła ogółem przeszło 158 000 pasażerów, zajmując pod tym względem 4 miejsce w świecie. (sz)

Air India International używa od 5 kwietnia br na trasie Bombaj — New Delhi — Moskwa samolotów odrzutowych Boeing 707. (sz)

61 miast w 41 krajach obsługują samoloty „Swissairu" w letnim rozkładzie lotów. Przewiduje się, że 90% pracy przewozowej wykonają tego roku odrzutowce. Samoloty DC-8 użyte będą na trasie do Ameryki Płn., Convairy-990 — do Ameryki Płdn. na Bliski i Daleki Wschód. W Europie latać będą „Caravelle", Convairy-440 i Douglasy DC-3. (sz)

Interesujących szczegółów można się dowiedzieć z opracowanego przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) zbioru przepisów, dotyczących standardowych opakowań. W dziale „żywego towaru" ustalono 14 norm, odnoszących się do 121 gatunków zwierząt, od ostrygi do słonia. Tak więc hipopotamy należy przewozić w klatkach z twardego drzewa, zaopatrzonych w zasuwane drzwi z żelaznych prętów. Analogicznie „opakowane" winny być słonie, lwy i tygrysy. Natomiast japońskie złote rybki najbardziej lubią być przewożone w plastikowych torebkach wypełnionych w jednej trzeciej wodą, a w dwóch trzecich — czystym tlenem. Sposobu na przewożenie samolotami żyraf żaden ze speców z IATA jeszcze nie wymyślił... (sz)

W Instytucie Techniki Lotniczej w Moskwie przechodzi próby nowy typ aparatu, służącego do obróbki mas plastycznych ultradźwiękami. Tworzywa plastyczne mają ostatnio, jak wiadomo, poważne znaczenie dla nowoczesnej techniki lotniczej, gdzie z powodzeniem mogą zastąpić niektóre tworzywa konwencjonalne.

Konstruktorzy czechosłowaccy opracowali specjalny typ indywidualnych tłumików rezonansowych typu „Selectone". Nakładane na małżowinę uszną, redukują one hałas wywoływany przez silniki samolotów, umożliwiając obsłudze lotniska normalne porozumienie się z odległości 4 m.

W Stanach Zjednoczonych zastosowano w lotnictwie długotrwałe termoelektryczne baterie atomowe. Zawarte w nich sztuczne izotopy promieniotwórcze wydzielają ciepło. Różnica temperatur powoduje powstawanie prądu elektrycznego, zasilającego aparaturę samolotu.

Amerykańska firma National Patent Development Co zakupiła niedawno od ZSRR 50 patentów. Obejmują one m. in. szereg opracowań mających zastosowanie w elektronice lotniczej (dotyczących np. przekaźników, pracujących niezawodnie w bardzo szerokim zakresie temperatur).

LOTNICTWO NA LUBELSZCZYŹNIE

JAK bardzo zmieniła się ta ziemia od pamiętnych, lipcowych dni 1944 roku. Na zachodzie grzmiały jeszcze wtedy artyleryjskie salwy, a tutaj ludzie, zachłystujący się dopiero co odzyskaną wolnością, tworzyli już zręby nowej Polski. Nie zabrakło wśród nich lotniczej braci. Podczas gdy jedni, tocząc pojedynki w przestworzach, niszczyli resztki hitlerowskiej „Luftwaffe", inni właśnie tu, na Lubelszczyźnie organizowali zalążki lotnictwa cywilnego Polski Ludowej.

Działalność lotnicza w tym czasie, kiedy Wisła stanowiła jeszcze granicę frontu, ograniczała się do lotów rządowych i rejsowych, koniecznych szybkich środków łączności przy tworzeniu się i organizowaniu państwowości na wyzwolonych terenach. Ówczesne trasy samolotów Li-2 to Dys—Wilno—Moskwa, Dys—Mińsk—Moskwa, Dys—Lwów—Kijów i z powrotem. Popularne „kukuruźniki" o mieszanych radziecko-polskich załogach zajmowały się rozwożeniem poczty, organizowaniem placówek pocztowych w miasteczkach, rejestrowaniem pozostałego po przejściu frontu taboru kolejowego, obiektów przemysłowych itp. Były to loty pełne przygód i niezwykłych zdarzeń, często pod obstrzałem baterii przeciwlotniczych nieprzyjaciela.

W lutym 1945 roku nowo powstały Rząd Tymczasowy przenosi się z Lublina do Warszawy, a wraz z nim przenoszą się pierwsze władze lotnicze Polski Ludowej.

Lotnictwo na Lubelszczyźnie jednak nie zamiera; przeciwnie zaczyna się wytężona praca nad odbudową, a następnie rozwojem lotnictwa, przede wszystkim sportowego na tym terenie.

Dziś, kiedy upływa osiemnaście lat od chwili ogłoszenia historycznego Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, chcemy Wam przedstawić pokrótce w tym numerze rozwój lotnictwa na Lubelszczyźnie: historię i współczesność Aeroklubu Lubelskiego, Zakładów Śmigłowcowych im. Zygmunta Pułaskiego i Aeroklubu Robotniczego w Świdniku.

Przeczytajcie i pomyślcie: co się tam zmieniło w ciągu tych osiemnastu lat. A jest to przecież zaledwie mały wycinek tego, co lotnictwo polskie zawdzięcza władzy Ludowej.

AEROKLUB LUBELSKI

PO wyzwoleniu Lublina wraz z innymi znaleźli się ludzie, którym bardzo bliskie były sprawy lotnictwa na Lubelszczyźnie. Najskromniejsze jednak marzenia w ówczesnych warunkach były nie do zrealizowania. Nie pozostało bowiem nic z przedwojennego sprzętu i urządzeń lotniczych. Ludzie ci nie tracą jednak ducha i... kontaktów z Ministerstwem Komunikacji. Wynikiem ich starań jest przydział pierwszego samolotu dla Lubelszczyzny po wojnie. Jest nim dwupłatowy Po-2 ze znakami rejestracyjnymi SP-ADD. Przyleciał na nim z Warszawy sam Paweł Zołotow, nestor lotnictwa polskiego. Ten samolot stanowił pierwszy zalążek Aeroklubu Lubelskiego, który reaktywowano oficjalnie w 1946 roku. Pierwszym prezesem aeroklubu został ówczesny wojewoda lubelski Wacław Różga. Grupka entuzjastów pilotów po otrzymaniu z czasem większej ilości sprzętu rozpoczyna skromną działalność lotniczą. W pierwszych latach działają w Aeroklubie Lubelskim dwie sekcje — spadochronowa i samolotowa. Pierwszym instruktorem tej ostatniej jest liczący dziś 71 lat Paweł Zołotow. Jest to okres niemal heroicznych zmagań się z trudnościami, okres, w którym tylko bezgraniczna miłość do lotnictwa i wiara w lepsze jutro pozwalała przetrwać i doczekać się lepszych czasów. Od roku 1949 działa w Aeroklubie Lubelskim sekcja szybowcowa, której pierwszym instruktorem jest Henryk Niemirski. Oprócz wymienionych latają w tym czasie w Aeroklubie Lubelskim J. Tramecourt, J. Daczko, J. Molik, A. Grabowski i inni.

W latach 1946—1947 na lotnisku Świdnik działa filia LOTu kierowana przez J. Tramecourt'a. Były to czasy regularnych lotów komunikacyjnych LOT-u na trasie Warszawa — Lublin — Rzeszów. W roku 1952, w rok po powstaniu WSK Świdnik, Aeroklub Lubelski zajmujący świdnickie lotnisko, przenosi się na Radawiec — nowe lotnisko z pięknymi zabudowaniami i nowymi hangarami. Następuje rozdział dotychczasowych członków Aeroklubu Lubelskiego. Cześć bowiem pilotów pozostaje w Świdniku i organizuje się w odrębny Aeroklub Robotniczy przy WSK.

NOWY ROZDZIAŁ ŻYCIA AEROKLUBU

Na Radawcu zaczyna się druga po wyzwoleniu faza działalności Aeroklubu Lubelskiego. W nowych, niemal doskonałych warunkach, rozkręca się na dobre lotnicza działalność. Zaczynają też przychodzić pierwsze wyniki tej pracy, pierwsze sukcesy. Wyszkoleni po wojnie w AL szybownicy zdobywają pierwsze srebrne odznaki (W. Pyzikowski, A. Ciesielski, W. Cechowicz). Tadeusz Brzyski startuje w 1953 roku w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. W tymże roku Jerzy Kowalczuk AL zostaje spadochronowym mistrzem Polski. Ponadto w 1954 roku skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Lubelskiego biją rekord Polski w skoku grupowym z wysokości 5 000 metrów. Tu stawia swe pierwsze kroki wielu znanych dziś pilotów, takich jak St. Kasperek, J. Husakowski, S. Kryński, R. Uściński, Z. Buchała, H. Kowalczuk, I. Brzęk, Z. Chyliński, Pelagia Majewska i wielu innych.

Aeroklub Lubelski w swej powojennej drodze rozwoju dochodzi wreszcie do roku 1961, w którym pochwalić się już może m. in. takimi osiągnięciami jak: wylatane 1500 godzin na szybowcach, wyszkolenie 50 kandydatów na LPW, zdobycie siedmiu drugich klas (jednocześnie srebrnych odznak), przelecenie 4000 kilometrów po trasach zamkniętych, zakwalifikowanie się dwóch pilotów na Szybowcowe Mistrzostwa Polski.

W roku 1961, po ograniczeniu działalności Aeroklubu Świdnickiego i zlikwidowaniu Aeroklubu Dęblińskiego, Aeroklub Lubelski obejmuje swym zasięgiem całe województwo, a dawny Aeroklub w Dęblinie staje się jego filią.

Z rozmów z kierownictwem Aeroklubu Lubelskiego łatwo daje się wyczuć ich dumę z dzisiejszego aeroklubu. Wprawdzie jeszcze nie wszystko w szczegółach jest tak jak by się chciało, niemniej wyniki pracy są widoczne. Bez żadnej przesady obecną działalność aeroklubu scharakteryzować można — że powtórzę słowa wiceprezesa AL Stanisława Radyno — dwoma słowami: „kuźnia młodzieży". Tu przygotowuje się bowiem kandydatów do lotnictwa zawodowego, stąd wielu pilotów lata później w aeroklubach całej Polski (dotyczy to szczególnie licznej grupy pilotów, którzy starają się na studia tech-

CIĄG DALSZY NA STRONIE 4

CIĄG DALSZY ZE STRONY 3

niczne w innych miastach, jako że w Lublinie nie ma uczelni technicznej). Obecnie istnieją w aeroklubie szeroko rozwinięte i dobrze pracujące sekcje modelarstwa, spadochronowa, szybowcowa i samolotowa.

Modelarze pod wodzą M. Opalińskiego, doświadczonego instruktora i jednego z najstarszych modelarzy w Polsce, prowadzą 10 modelarni (plany są o wiele bogatsze), szkolą młodzież szkolną, biorą udział w zawodach.

Uznanie dla sekcji spadochronowej muszą budzić takie osiągnięcia jak przeszkolenie w ciągu ubiegłego roku 280 kandydatów czy tegoroczne przeszkolenie 150 studentów Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. To ostatnie osiągnięcie jest bez precedensu w lotnictwie polskim i stanowi świetny przykład dobrze zorganizowanej roboty szkoleniowej i propagandowej.

Szybownikom nastawionym głównie na szkolenie podstawowe, z którego zresztą wywiązują się z nawiązką, przyświecają też ambitniejsze cele. Zenon Sobiesiak i Andrzej Ciesielski zakwalifikowali się w zeszłorocznym memoriale Bittnera do szybowcowych mistrzostw Polski, w których ten ostatni zajął dobre dziewiąte miejsce. Andrzej Ciesielski, posiadacz złotej odznaki z dwoma diamentami, jest też obecnie najlepszym szybownikiem Lubelszczyzny. Leszek Kłosiński startował z powodzeniem na tegorocznych Mistrzostwach Białostocczyzny. Z 63 pilotów aż połowa to potencjalni kandydaci do złotych odznak szybowcowych. Brakuje im do niej tylko przewyższenia 3000 metrów. Dla nich też specjalnie aeroklub organizuje kurs lotów chmurowych. Tylko patrzeć jak posypią się złote odznaki.

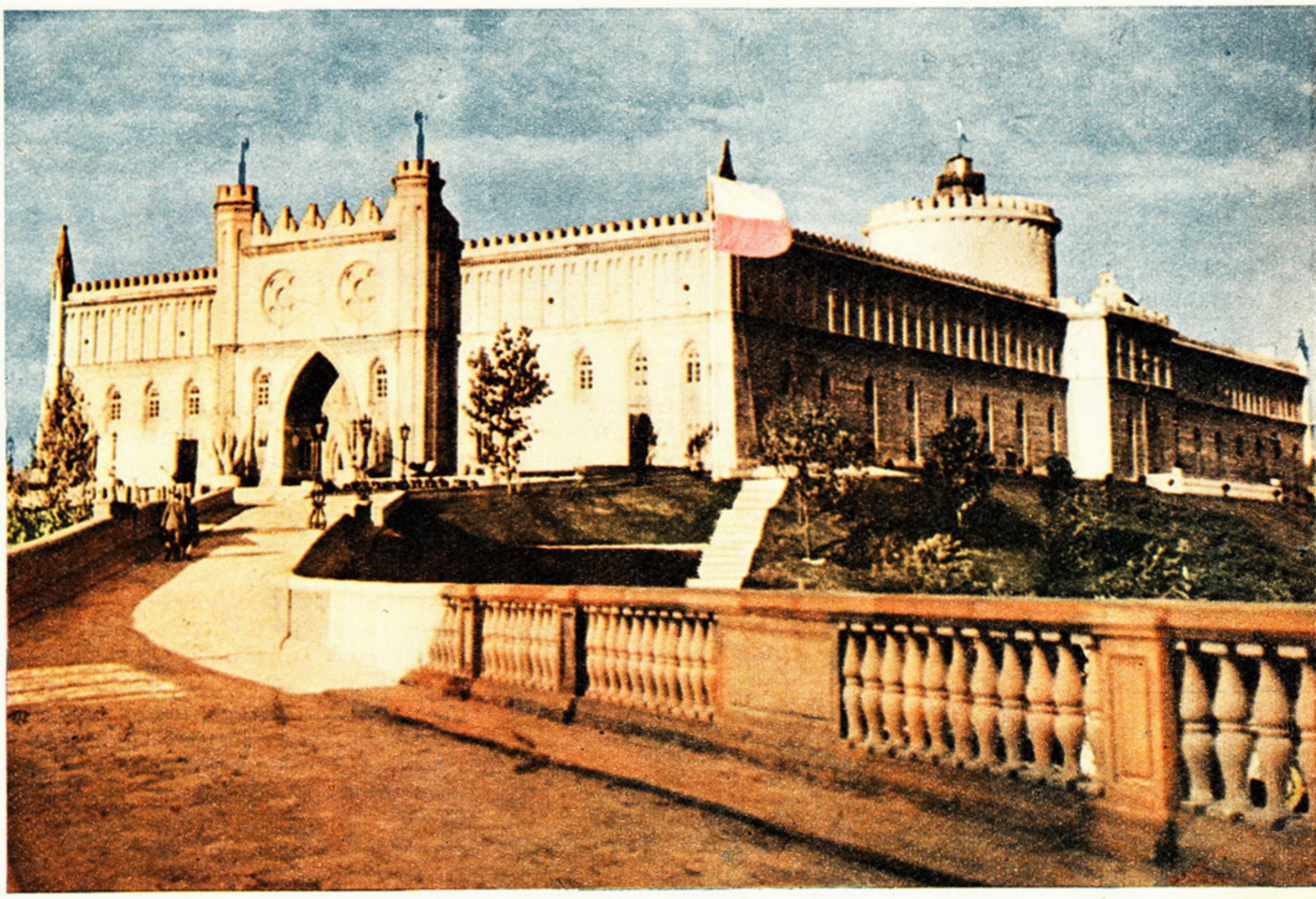
Nie zasypiają gruszek w popiele i piloci samolotowi. Wykonują w pełni swe plany wyszkoleniowe i... wypływają powoli na szersze wody. Z 30-osobowej sekcji już wielu startowało w różnego rodzaju krajowych zawodach i imprezach lotniczych, że wymienię takich jak Zygmunt Skrzypek — Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej we Wrocławiu (17 miejsce) czy udział załogi w składzie pilot Henryk Berbeć i redaktor Tadeusz Tłuczkiewicz we Wrocławskim Złocie Dziennikarzy (8 miejsce). W swych ambitnych planach piloci samolotowi Aeroklubu Lubelskiego mają reaktywowanie jedynych w Polsce Ogólnopolskich Zimowych Zawodów Samolotowych. Pierwsza tego rodzaju impreza w Polsce po wojnie ma być rozegrana w styczniu 1963 roku (zawody te to wznowienie tradycji Podlasko-Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych rozgrywanych corocznie w latach 1930—1939).

Działalność Aeroklubu Lubelskiego coraz bardziej rozszerza się, coraz więcej jest pilotów z wyższą klasą. Coraz więcej z nich bierze udział w różnego rodzaju imprezach lotniczych. Na każdym odcinku pracy widać ciągły postęp. Nie brak chętnej młodzieży na szkolenie lotnicze. Coraz większe jest zainteresowanie lotnictwem wśród społeczeństwa i młodzieży szkolnej. Coraz więcej jest też sprzętu, chociaż w stosunku do ilości pilotów odczuwa się jeszcze pewien jego niedosyt.

Nie przychodzi to jednak samo ani łatwo. Tym pozytywnym zjawiskom wychodzą naprzeciw wszyscy członkowie aeroklubu. Jest w Aeroklubie Lubelskim zwyczaj, iż piloci i instruktorzy odpowiedzialni są za pracę propagandową w ich miejscach zamieszkania. Mają też z tytułu przynależności do aeroklubu obowiązek pomocy i opieki nad kołami lotniczymi.

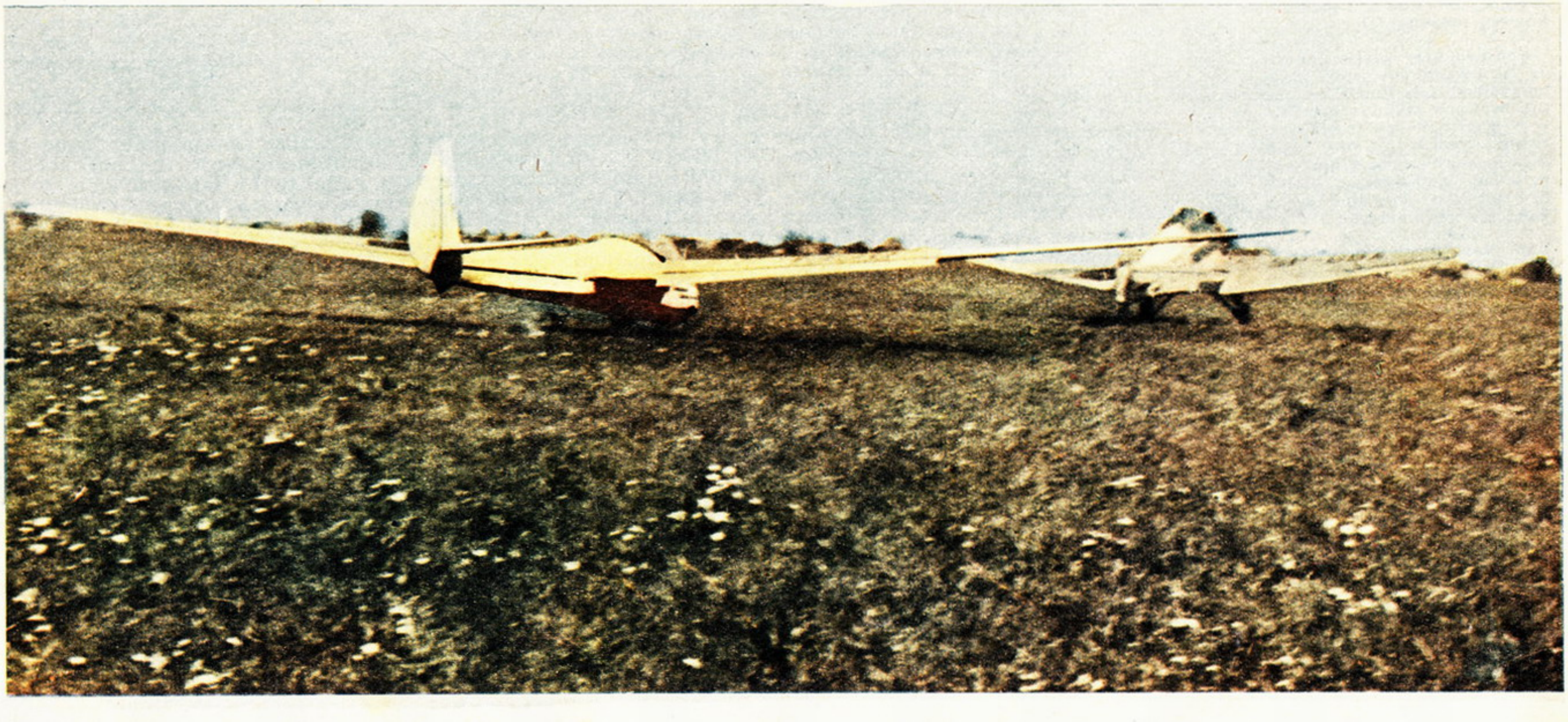
Zasadnicza jednak i podstawowa praca Aeroklubu Lubelskiego, rzutująca na profil tego aeroklubu, to szkolenie podstawowe i do lotnictwa zawodowego. Corocznie więc ogłasza się werbunek młodzieży z całego województwa, co roku też szkoli się 50 młodych chłopców systemem skoszarowanym i metodą dochodzącą. W tym roku napłynęło aż 260 zgłoszeń. Wyszkolić się oczywiście będą mogli tylko najlepsi z nich.

Zarząd Aeroklubu stara się też utrzymać jak najszersze kontakty i stosunki z władzami terenowymi, zakładami pracy i instytucjami. W 1959 roku Lubelska Fabryka Samochodów Ciężarowych objęła protektorat nad aeroklubem. Protektorat jakiego należałoby życzyć każdemu innemu aeroklubowi w Polsce. FSC zapewnia aeroklubowi wszechstronną pomoc i opiekę, od pomocy finansowej przez obsługę pokazów i imprez lotniczych, remonty samolotów i innego sprzętu aeroklubu, aż do zwolnień pilotów



Zamek w Lublinie. Foto: E. Hartwig

Lato na lotnisku.



z pracy, jeśli zachodzi potrzeba. Podkreślić tu szczególnie należy troskliwość, z jaką dyrekcja, Rada Zakładowa i organizacja partyjna traktują sprawy aeroklubu.

Aeroklub Lubelski zapoczątkował też współpracę z Kraśnicką Fabryką Metalową w Kraśniku oraz z Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego w Poniatowej. W ramach tej współpracy wiele wycieczek z zakładów odwiedza lotnisko zaznajamiając się z życiem aeroklubu i lataniem na co dzień.

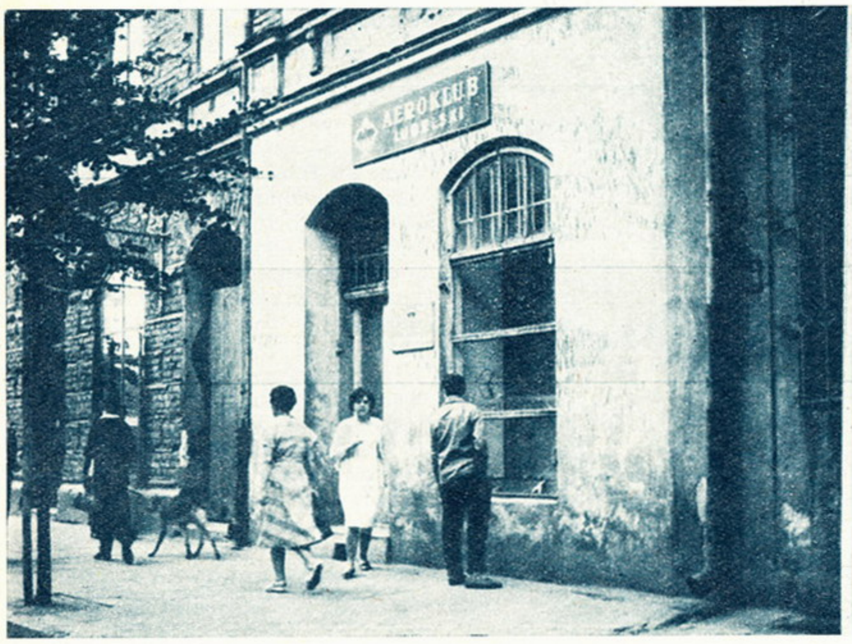
Te pomyślnie rozwijające się kontakty i wszystkie osiągnięcia aeroklubu, to też niewątpliwie wynik bardzo dobrze układającej się współpracy zarządu AL, w którym nie ma ludzi zbytecznych, w którym panuje głębokie zrozumienie dla najżywotniejszych spraw aeroklubu. Warto poznać niektórych z nich: prezes Edward Zając — sekretarz WRN w Lublinie, wiceprezes urzędujący Stanisław Radyno, wiceprezesi J. Raczkiewicz — przewodniczący Rady Zakładowej FSC i Czesław Zarębski — dyrektor Okręgu Poczt i Telekomunikacji, kierownik wyszkolenia Włodzimierz Wiciejewski czy członek zarządu adwokat Henryk Niemierski.

Niemała w tym też zasługa aeroklubowego personelu. Wyróżnić tu należy uniwersalnego instruktora Andrzeja Ciesielskiego, sumiennego i pracującego bez zarzutu (uznanie APRL-u) instruktora Spadochronowego, Tadeusza Kassnera, czy doskonałego fachowca kochającego przy tym swój zawód, mechanika samolotowego, Stanisława Melę.

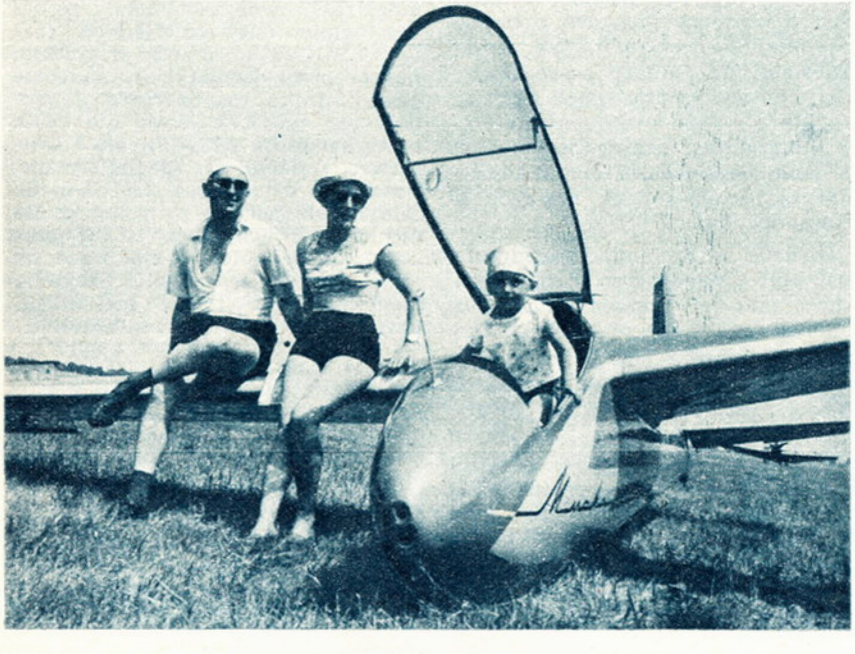
Ma też aeroklub na Radawcu plany rozszerzenia swej działalności. Najbliższe z nich to stworzenie nowych filii aeroklubów w Zamościu i Białej Podlaskiej.

Gdy się tak rozmawia z ludźmi, bez których nie byłoby przecież dotychczasowych osiągnięć Aeroklubu Lubelskiego, zdobywa się przeświadczenie, iż nie ma w lotnictwie rzeczy nie do osiągnięcia. Ich optymizm, poparty wysokimi kwalifikacjami i rzetelną pracą oraz uczuciowym zaangażowaniem się w sprawy lotnictwa, pozwala żywić nadzieję, iż jeszcze nie raz usłyszymy o sukcesach tego aeroklubu.

HENRYK KUCHARSKI



Ośrodek informacyjny Aeroklubu w Lublinie przy ul. Osterwy 2.



Andrzej Ciesielski, obecnie najlepszy pilot szybowcowy Lubelszczyzny, i Pelagia Majewska (z synkiem), wielokrotna rekordzistka świata (wychowanka Aeroklubu Lubelskiego), podczas tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie Wlkp.

Rozmawiamy z EDWARDEM ZAJĄCEM prezesem Aeroklubu Lubelskiego



NIEŁATWO jest spotkać prezesa Aeroklubu Lubelskiego. W nawale obowiązków, wynikających z piastowanego stanowiska sekretarza Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, udaje nam się jednak umówić na krótką rozmowę. Edward Zając, bo właśnie o nim mowa, swą funkcję prezesa w Aeroklubie Lubelskim pełni już od półtora roku. To dostatecznie wiele by mówić o najżywotniejszych sprawach aeroklubu, przytaczać fakty, liczby. A robi to z tak sugestywnym zaangażowaniem się, że tylko słuchać.

— Aeroklub nasz — zaczyna Edward Zając — cieszy się dużym poparciem, zrozumieniem i zainteresowaniem władz wojewódzkich i powiatowych. Współpraca aeroklubu z tymi władzami układa się bardzo pomyślnie. Aeroklub Lubelski współpracuje też z organizacjami społecznymi ZMS, ZMW, ZHP, LPŻ, które pomagają w pracy z młodzieżą szkolną.

Niewątpliwy wpływ na zdrową i silną propagandę lotnictwa wśród młodzieży ma też dobrze układająca się współpraca z Kuratorium Okręgu Szkolnego. Interesuje się ono żywo udziałem młodzieży szkolnej we wszystkich przejawach lotniczej działalności. Kuratorium zorganizowało nawet specjalną dyskusję na tematy lotnicze z udziałem dyrektorów szkół średnich i zawodowych województwa lubelskiego. Powstał tam też plan — zobowiązanie, by w jednej trzeciej szkół średnich w województwie zorganizować nowe koła lotnicze, nie rezygnując oczywiście z pracy wszystkich tego rodzaju kół w zakładach pracy i szkołach niższego typu.

Na dobrej drodze są też starania związane z utworzeniem nowych filii Aeroklubu Lubelskiego w Zamościu i Białej Podlaskiej. Aeroklub Lubelski stara się też utrzymać serdeczne stosunki i kontakty z Aeroklubem Robotniczym w Świdniku. Szczególnie ważne jest tu uzgadnianie terminów imprez lotniczych — kontynuuje Edward Zając.

Staramy się usilnie by podnieść na wyższy poziom wszystkie formy działalności aeroklubu. Chcemy wzmocnić dyscyplinę pilotów, uzgodnić dni lotne dla poszczególnych członków personelu latającego, usprawnić gospodarkę aeroklubu itp.

Mając za sobą pomyślny rok 1961, chcemy, by ten rok i lata następne były coraz pomyślniejsze.

Aeroklub nasz chętnie bierze udział w uświetnianiu co większych uroczystości. W tym roku z okazji dwudziestolecia PPR, a także Międzynarodowego Dnia Dziecka samoloty nasze przedefilowały nad miejscem uroczystości i zrzuciły wiązanki kwiatów. Najważniejszą z tych uroczystości dla nas będą obchody Święta Lotnictwa. Jak w ubiegłym roku zorganizujemy je w kilku miastach województwa. Oprócz pokazów przewidujemy zorganizowanie wypróbowanych już loterii, których główną i jedyną nagrodą jest lot samolotem, najbardziej atrakcyjna forma popularyzacji lotnictwa wśród szerokiego społeczeństwa. Z tej samej okazji planujemy też organizowanie spotkań z młodzieżą przebywającą na obozach letnich.

— Czy jest Pan zadowolony z pracy społecznej w Aeroklubie Lubelskim? — wtrącam się, wykorzystując chwilę zastanowienia się mego rozmówcy.

— Lubię pracę, jeśli cały kolektyw pracuje. Mimo czasami słabszej frekwencji na posiedzeniach zarządu, z pracy jestem zadowolony. Znam trudności i one mnie nie zrażają. Staram się tak organizować pracę z zarządem, by jak najmniej kolidowała ona z obowiązkami zawodowymi każdego z członków zarządu. Zarząd Aeroklubu Lubelskiego żywo interesuje się każdymi przejawami działalności aeroklubu. Uwidacznia się wśród członków zarządu żywe zainteresowanie i ofiarność w pracy. Szczególnie jest ono widoczne podczas organizowania wszelkiego rodzaju imprez lotniczych. W pracy zarządu panuje atmosfera wzajemnego zaufania i życzliwości. Jak można więc w takiej sytuacji nie być zadowolonym z pracy.

— Czego więc życzyć Panu i Aeroklubowi Lubelskiemu? — pytam na zakończenie miłej rozmowy.

— Cieszy nas każde osiągnięcie, chcemy by młodzież jak najwięcej wyniosła z aeroklubu. By była zadowolona. I by wyrastali z niej dzielni piloci i prawi obywatele. Życzylibyśmy sobie, by byli chlubą Aeroklubu Lubelskiego i całego społeczeństwa. By doskonałe umiejętności pilotażowe łączyli skutecznie z rzetelną wiedzą. Chcemy wzbudzić w niej jak największe zamiłowania do spraw lotnictwa. Chcemy jak najwięcej i w jak najbardziej atrakcyjnej formie przekazać lotniczej młodzieży wszystkie nasze doświadczenia. W związku z tym, że chcemy coraz głębiej wnikać w teren, by zainteresować lotnictwem jak najszersze rzesze społeczeństwa, pragnęlibyśmy zwiększenia na te cele środków finansowych. Tym bardziej że tzw. teren ze swymi władzami gotów jest w tym względzie udzielić wszechstronnej pomocy. Mamy na to dowody.

Życząc pomyślnej pracy żegnam się z Edwardem Zającem. Na niezwykle miłej rozmowie zaplanowany limit czasu został o wiele przekroczony. Urywają się telefony, co chwilę ktoś wchodzi do gabinetu. Sekretarza WRN w Lublinie czeka dziś, jak zresztą co dzień jeszcze wiele pracy. A należy pamiętać, że ta dla nas najważniejsza lotnicza działalność Edwarda Zająca jest przecież tylko pracą społeczną. Tym większy więc podziw dla niespożytej energii, zapału i osiągnięć na lotniczym polu.

Rozmawiał HEK.

LOTNICZY ZESPÓŁ USŁUG GOSPODARCZYCH (5)

ZIELONE ŚWIATŁO DLA USŁUG LOTNICZYCH

W ubiegłym roku przebywało w Finlandii dwóch pilotów Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL, którzy zademonstrowali tamtejszym czynnikom gospodarczym i naukowym loty opylające z samolotu PZL-101 „Gawron". Pobyt Leszka Kamińskiego i Władysława Szumowskiego, dwóch doświadczonych pilotów — bo o nich właśnie mowa — spotkał się z wysoką oceną przedstawicieli fińskich. Loty reklamowe Polaków wzbudziły ogromne zainteresowanie, tym bardziej, że w tym samym czasie próbowały współzawodniczyć z polskimi maszynami samoloty rolnicze należące do Anglii, NRF i Szwajcarii. Osiągi jednak polskiego samolotu okazały się najwyższe, wobec czego PZL-101 wygrał współzawodnictwo. Nasi piloci zadziwili specjalistów fińskich precyzją latania oraz skutecznością zabiegów opylających.

Polacy zaprezentowali między innymi Finom opylanie środkami owadobójczymi pól ziemniaczanych w trudno dostępnym terenie, zaatakowanych grzybem ziemniaczanym. Rezultaty opylania okazały się bardzo dobre. Ponadto polski samolot przeprowadził opryskanie młodego lasu znajdującego się pod przewodami linii wysokiego napięcia na wysokości rzędu 25 metrów. Opryskanie to miało na celu zniszczenie młodego lasu, ponieważ drzewa rosnące coraz wyżej pod wspomniane przewody powodowały spięcia. Wyrąbanie lasu na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów byłoby zajęciem niezwykle kosztownym, wymagającym zatrudnienia wielu robotników. A w Finlandii, na przykład, odczuwa się brak siły roboczej.

Las postanowiono zniszczyć z powietrza. Zadanie to powierzono polskiemu pilotowi i jego maszynie. Chodziło oczywiście o zniszczenie jedynie tylko tych drzew, które rosły pod przewodami linii wysokiego napięcia. Za każde inne drzewo zniszczone, przedsiębiorstwo, dla którego nasz pilot wykonywał pracę, płaciło odszkodowanie.. Zadanie to — jak wynika z krótkiego wyjaśnienia — nie było łatwe.

Opryskanie drzew nastąpiło podczas idealnej pogody. Ona to w dużym stopniu gwarantowała przeprowadzenie zabiegu jedynie wąskiego pasa zadrzewienia wzdłuż linii wysokiego napięcia, jaki przeznaczono na zniszczenie. Pilot opryskujący drzewa musiał bacznie zwracać uwagę na ewentualne ruchy powietrza, w wyniku których mogło nastąpić odchylenie samolotu od właściwego kierunku lotu, a tym samym opryskaniem objęte by zostały drzewa nie przewidziane do zniszczenia.

Polski pilot latając samolotem PZL-101 wykonał zadanie postawione mu przez Finów na odcinku 50 kilometrów. Po 48 godzinach od chwili opryskania, las zaczynał zamierać; liście żółkły. Była to oznaka skuteczności zabiegu. Po pewnym czasie drzewa uschły; pozostały jedynie suche gałęzie i pnie. Nie zagrażały one już przewodom linii wysokiego napięcia. Finowie byli zadowoleni, a wspomniane uprzednio przedsiębiorstwo nie wypłaciło odszkodowania za żadne zniszczone drzewo ponad przyjętą normę w umowie.

Pokrótce kilka zdań wyjaśnienia o chemicznych środkach niszczących drzewa jak i chwasty.

Wyobraźmy sobie samolot, który przeleciał nad polem w locie koszącym, pozostawiając za sobą długą smugę dymu, która opadając sztuczną rosą osiada powoli na ziemi. Samolot odleciał. I oto po czterech godzinach na opryskanym polu rozpoczynają się niezwykłe przemiany. Żyto, owies, pszenica kołyszą się na wietrze po dawnemu, a łodygi ich wrogów takich jak powój polny, lebioda, jaskier, oset coraz bardziej kurczą się, liście więdną i skręcają w rurki. Po dwóch dniach liście i kwiaty chwastów podsychają, a po dalszych kilku dniach rośliny giną całkowicie. Płyn posiadający tak niezwykłe właściwości — to skomplikowane związki chemiczne, stosowane z coraz większym powodzeniem przez naszych pilotów w gospodarce rolnej.



Samolot PZL-101 „Gawron" podczas nawożenia łąk w Państwowym Gospodarstwie Rolnym.

Używane do pielenia chwastów związki chemiczne winny posiadać przede wszystkim selektywność działania; winny one niszczyć chwasty, nie szkodząc roślinom uprawnym. W latach czterdziestych udało się uczonym zbadać w dostatecznym stopniu tak zwane „substancje wzrostowe", czyli hormony wzrostu roślin. Hormony wzrostu — to substancje występujące w roślinach w bardzo małych ilościach, regulujące ich wzrost i aktywizujące tkanki. Te skomplikowane związki organiczne udało się wydzielić z roślin, jak również uzyskać w sposób sztuczny. Naukowcy stwierdzili, że właściwości „substancji wzrostowych" posiada także wiele innych substancji organicznych podobnych swą strukturą do naturalnych hormonów wzrostu. Zarówno naturalne jak i syntetyczne „substancje wzrostowe" działają na rośliny jako hormony wzrostu tylko w tym przypadku, gdy stosuje się je w roztworach z bardzo małą koncentracją tych związków — około jednej tysięcznej procenta. Pod działaniem roztworu o bardzo wysokiej koncentracji, od jednej dziesiątej do jednego procenta, rośliny doświadczalne ginęły. Związki, które powodowały ginięcie roślin, otrzymały nazwę herbicydów. Właśnie herbicydami opryskany został las przez polską maszynę w Finlandii.

Obecnie w Finlandii zatrudniony jest pil. Władysław Szumowski, który lata na samolocie PZL-101. Umowa z Finami opiewa na trzy miesiące pracy, począwszy od 15 czerwca br. Zakres działalności: lasy i ziemiopłody. Według nieoficjalnych wiadomości — będących w posiadaniu Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych — eksperci z Norwegii i Szwecji badają wyniki zabiegów opylających dokonywanych przez polskiego pilota i jego maszynę. Należy się liczyć, że Norwegia i Szwecja zaproponują eksport naszych usług lotniczych na rok przyszły.

Czy istnieją inne szanse eksportu naszych usług lotniczych? Mamy w tym zakresie duże możliwości i co za tym idzie możemy zarobić wiele cennych dewiz. Rzecz w tym aby problem ten był odpowiednio traktowany i załatwiany przez „Polservice" — instytucję zajmującą się między innymi także i eksportem usług lotniczych.

Wraz z głębokim ukłonem w stronę „Polservice" należy stwierdzić, iż sam eksport usług lotniczych jest już formą reklamy poprzedzającej ewentualną sprzedaż samolotu za granicę. I aczkolwiek „Polservice" nie zajmuje się eksportem samolotów, lecz przedsiębiorstwo „Motoimport", to jednak usługi lotnicze winny poprzedzać eksport polskich samolotów rolniczych.

Druga sprawa — najważniejsza — to samoloty, na które czeka LZUG. To nie pomyłka: Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych albo dokładniej — na samoloty czeka gospodarka narodowa.

Na wstępie trzeba stwierdzić, że potrzeby terenu wzrastają niewspółmiernie do możliwości dostaw sprzętu i tym samym możliwości wykonania zamówień na usługi lotnicze. Weźmy na przykład kaprysy pogody. Tegoroczne niepomyślne warunki atmosferyczne pokrzyżowały LZUG-owi harmonogramy prac. Tak więc planowanie czasowe LZUG-u stało się zależne od pogody. Obecnie LZUG pracuje wszystkimi środkami, jakie ma do swej dyspozycji. Ale to nie wystarcza. Bo pomyśleć — jeszcze nie zakończono opylania lasu (pogoda), a już trzeba zaczynać prace dla rolnictwa. Co robić a czego nie robić? — oto zagadnienie, które dotyczy dwóch resortów: rolnictwa i leśnictwa. Dla każdego z tych resortów są bardzo ważne usługi lotnicze — i to w określonym czasie. Niewykonanie bowiem tych prac w określonym czasie tak dla jednego jak i drugiego resortu może spowodować olbrzymie straty w gospodarce narodowej. Gdyby LZUG dysponował większą liczbą samolotów, to problem ten byłby łatwy do rozwiązania: opóźnienia spowodowane niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi można by nadrobić przez skierowanie do planowanych prac większej liczby samolotów.

Gospodarka narodowa czeka na samoloty, bo z dnia na dzień wzrastają zamówienia na usługi lotnicze. Zresztą chcąc, aby LZUG mógł realizować zamówienia resortów winien się rozwijać. A rozwój LZUG-u to przede wszystkim nowy sprzęt lotniczy — narzędzie pracy lotnika gospodarczego. Trzeba więc dać LZUG-owi PZL-101, ale i nie tylko nowe samoloty PZL-101, ale i śmigłowce i samoloty specjalistyczne. Bo zakres działalności LZUG-u nie zamyka się jedynie na usługach dla rolnictwa i leśnictwa. LZUG czekają przecież pionierskie prace na rzecz innych resortów! Czekania nie wolno skwitować czekaniem! Czekania nie wolno przedłużać!!!

Na koniec trzeba z satysfakcją stwierdzić, że LZUG wszystkie próby ogniowe przeszedł jak najbardziej pomyślnie. Planowa i zarazem ekonomiczna organizacja pracy zdała życiowy egzamin. LZUG dzięki ofiarności całego zespołu — zresztą bardzo małego — zapobiegł stratom w gospodarce narodowej sięgającym na ponad pół miliarda złotych. Jest to osiągnięcie, z którego LZUG może być dumny, którym może się chlubić.

Piloci gospodarczy, ściskamy Wam dłonie i gratulujemy!

TADEUSZ MALINOWSKI



DONIOSŁE znaczenie dla rozwoju polskiego ruchu partyzanckiego w ostatnim okresie wojny miało utworzenie z inicjatywy Centralnego Biura Komunistów Polskich w ZSRR — Polskiego Sztabu Partyzanckiego. Korzystając z udostępnionych Sztabowi radzieckich samolotów transportowych, dostarczono oddziałom partyzanckim Armii Ludowej m. in. 6150 sztuk broni — od karabinów do moździerzy, 2 850 tys. sztuk amunicji wszelkiego rodzaju, 17 ton materiałów wybuchowych oraz znaczne ilości innego sprzętu wojennego, medykamentów i umundurowania, a także przerzucono prawie 350 ludzi, przeważnie oficerów. Wszystko to znacznie wzmogło siłę uderzeniową oddziałów, umożliwiając wzmożenie ich aktywności i zwiększyło możliwości skutecznego przeciwstawiania się wysyłanym przeciwko partyzantom ekspedycjom karnym.

Działalność Polskiego Sztabu Partyzanckiego, zapoczątkowana 5 maja 1944 roku w Równem, trwała do połowy stycznia 1945 roku. Na czele jego stał początkowo — do sierpnia 1944 r. — gen. Aleksander Zawadzki, następnie zaś — płk. Sergiusz Prytycki.

Od lipca 1944 r. Sztab podporządkowany był Naczelnemu Dowództwu Wojska Polskiego. W sierpniu przeniesiono go do Felina na Lubelszczyźnie. Od tego czasu do października Sztab przechodził szereg reorganizacji, w wyniku których przekształcono go w Bazę Oddziałów Desantowych przy Naczelnym Dowództwie WP. Bazie tej przydzielono na stałe 2 samoloty Douglas C-47 oraz 3 samoloty Po-2.

W pierwszym okresie swej działalności Polski Sztab Partyzancki składał się z dowództwa

LOTNICY-PARTYZANTOM

i 13 wydziałów, m. in. operacyjnego, zwiadu, informacji, łączności, technicznego, szyfrowego, sanitarnego i polityczno-wychowawczego. W późniejszym okresie struktura jego uległa uproszczeniu. Miał on swe stałe przedstawicielstwa w Moskwie oraz przy Radzie Wojennej Frontu Białoruskiego. Dysponował własnym węzłem radiowym, bazą zaopatrzenia i transportem samochodowym. Przy Sztabie działała szkoła radiotelegrafistów, podlegał mu także batalion specjalny, gdzie szkolono pracowników politycznych, organizatorów oddziałów partyzanckich, dywersantów i zwiadowców.

Zapoczątkowaniem działalności bojowej było zrzucenie 2 czerwca pod Włodawą nad Bugiem 56-osobowego oddziału partyzanckiego pod dowództwem płk. Roberta Satanowskiego. W krótkim czasie oddział ten wzrósł do 470 ludzi i odbył 150-kilometrowy marsz po Lubelszczyźnie, niszcząc 31 lokomotyw i przeszło 200 wagonów oraz 38 samochodów, zadając przy tym poważne straty Niemcom. W lipcu 1944 roku spotkał się w rejonie Janowa z czołowymi oddziałami Armii Radzieckiej.

Również w początkach czerwca przerzucono znacznie dalej, bo do rejonu Rakowa, na wschód od Kielc, 70-osobowy oddział Józefa Sobiesiaka. Zaopatrywany z powietrza, przekształcił się on w toku działań w brygadę, liczącą 550 ludzi. Po utworzeniu przez oddziały radzieckie przyczółka sandomierskiego, brygada przebiła się przez front.

Pod koniec czerwca zrzucono w lasach lubelskich grupę partyzantów dowodzonych przez Czesława Klima. Po nawiązaniu łączności z operującymi w lasach parczewskich oddziałami AL, wzrosła ona do około 800 ludzi. W lipcu znaleźli się oni na tyłach frontu radzieckiego.

14-osobowa grupa por. Juliana Juszkiewicza wylądowała na spadochronach 18 czerwca na południe od Ostrowca i stworzyła tam bazę partyzancką, do której napływać zaczęły wkrótce znaczne zrzuty broni. Dzięki temu powstał w rejonie Radomia szereg nowych oddziałów partyzanckich.

Podobne zadanie otrzymała 13-osobowa grupa Antoniego Jańczaka, zrzucona 14 lipca. Stworzona w południowej Kielecczyźnie baza miała duży wpływ na utworzenie tzw. partyzanckiej republiki pińczowskiej.

W odległości 30 kilometrów na południe od Częstochowy zrzucono 26 lipca 5-osobową grupę Doleckiego, który po nawiązaniu kontaktu z miejscowym dowództwem AL zorganizował i tu aktywną bazę partyzancką.

Dla ożywienia ruchu partyzanckiego na południe od Warszawy przerzucono na tyły niemieckiego frontu w Białostockiem 11-osobową grupę Korszla i 6-osobową Goldisa. Nie zdążyły one jednak przedrzeć się do wyznaczonego rejonu działań, uprzedzone przez czołówki Armii Radzieckiej.

Na teren lasów parczewskich wysłano jeszcze 6-osobową grupę kpt. Juliusza Konara. Połączyła się ona z oddziałami AL, z którymi działała do momentu nadejścia Armii Radzieckiej.

Bogatą historię bojową miała przerzucona w lipcu grupa 12 oficerów, którą dowodził Zygmunt Gutman. Przekształciła się ona w silny batalion, który w październiku odbył 400-kilometrowy marsz z rejonu Częstochowy na Podkarpacie, gdzie działał do wyzwolenia tych ziem w styczniu 1945 r., skutecznie zaopatrywany przez samoloty.

Po upadku powstania w Warszawie znalazło się na zachód od stolicy kilka mniejszych oddziałów AL. Dla zaktywizowania ich wysłano 16 października 12-osobową grupę pod dowództwem mjra Mirosława Krajewskiego. Grupa ta pod koniec października dotarła do rejonu Żyrardów — Sochaczew, nawiązała kontakt z AL-owcami, jednakże — wskutek wyczerpania się baterii — straciła łączność z Bazą, co uniemożliwiło dokonania zrzutów.

Efektywną działalność prowadził natomiast 11-osobowy oddział por. Dąbrowskiego, zrzucony 26 października w rejonie Sierpca dla nawiązania łączności z AL w okręgu płockim. Dąbrowski utworzył samodzielny oddział dywersyjny, zaopatrywany drogą zrzutów. W momencie wyzwolenia, 20 stycznia 1945, liczył on już 70 ludzi.

Ważnym elementem działalności Sztabu było przejmowanie meldunków wywiadowczych, nadsyłanych przez oddziały partyzanckie. Ogółem odebrano 208 takich meldunków, przy czym 24 tyczyły się niemieckich lotnisk i lądowisk. Wiele z tych meldunków wykorzystało lotnictwo radzieckie do przeprowadzenia skutecznych bombardowań.

Samoloty Sztabu, a następnie Bazy odegrały również poważną rolę w akcji propagandowej prowadzonej na tyłach wroga. M. in. zrzucono z powietrza 165 600 egzemplarzy odezw i ulotek oraz 50 995 egz. broszur, gazet i miesięczników. Oddziały partyzanckie otrzymywały prasę i literaturę razem z uzbrojeniem i zaopatrzeniem.

Z pierwszego okresu działalności Polskiego Sztabu Partyzanckiego brak jest dokładnych danych. Z wzmianek, rozrzuconych we wspomnieniach uczestników tych walk, wynika np., że w jednym tylko zrzucie dla Bazy w lasach parczewskich w czerwcu 1944 r. brało udział 20 samolotów. Jedna z operujących na terenie Kielecczyzny brygad Armii Ludowej odebrała między 7 sierpnia a 26 października 8 zrzutów, zawierających 420 pistoletów maszynowych, 30 karabinów, 16 karabinów maszynowych, 565 granatów, 17 worków z amunicją itd.

Dokładniejszymi danymi dysponujemy za okres wrzesień—grudzień 1944 roku, kiedy to Baza Oddziałów Desantowych dysponowała własnym sprzętem powietrznym. W okresie tym **samoloty Douglas C-47,** mimo wyjątkowo niekorzystnej pogody, jaka występowała tej jesieni i zimy, **wykonały 41 lotów, zaś samoloty Po-2 — 32 loty.** Przerzucono w tym czasie 40 ludzi. Samoloty niejednokrotnie siadały też na **partyzanckich lądowiskach,** wywożąc 8 ciężko rannych, parokrotnie — oficerów wykonujących zadania specjalne, a 3-krotnie — pocztę.

Szczegółowy bilans zrzutów dokonanych dla polskiej partyzantki w maju—grudniu 1944 roku przedstawia się następująco:

karabinów	—	1 417	szt.
pistoletów maszynowych (niem. i radz.)	—	4 653	,,
karabinów maszynowych	—	185	,,
rusznic przeciwpancernych	—	82	,,
moździerzy	—	49	,,
granatów	—	7 912	,,
amunicji karabinowej	—	480 000	,,
,, pistoletowej	—	2 356 000	,,
,, do rusznic ppanc	—	7 960	,,
,, do moździerzy	—	4 803	,,
materiałów wybuchowych	—	16 710	kg
radiostacji	—	65	szt.
baterii akumulatorów do radiostacji	—	278	,,
kompletów mundurów (płaszcze, czapki, spodnie, bluzy, buty, bielizna, pasy)	—	569	,,
medykamentów (80 apteczek, pakiety osobiste opatrunkowe dla 11 500 ludzi)	—	46	worków

a ponadto miny, lornetki, kompasy, noże fińskie.

Opracował: **Szub.**

HISZPAŃSKA EPOPEJA

2)

RAJMUND SZUBAŃSKI

Okres trzeci — od maja do sierpnia 1937 r. Jednostki lotnictwa republikańskiego muszą teraz toczyć coraz cięższe boje. Wynika to przede wszystkim ze wzmocnienia liczebnego sił przeciwnika, głównie przez Niemcy. **III Rzesza i Włochy Mussoliniego traktują Hiszpanię jako wymarzony poligon, na którym wypróbowują praktycznie swe najnowsze samoloty bojowe.** Do Legionu Condor dochodzi teraz m. in. lotnictwo morskie: He-59 i He-60 (ogółem 100 maszyn) oraz pułk artylerii przeciwlotniczej, wyposażony w działa kalibru 88, 37 i 20 milimetrów. Pod wpływem strat ponoszonych w walkach z siłami republikańskimi, Legion zostaje przezbrojony w Messerschmitty-109, Heinkle-11 i Dorniery-17, a więc typy używane przez Luftwaffe niemal do końca II wojny.

W skład Aviazione Legionaria wchodzi pułk (stormo) bombowy, dwa pułki szybkich bombowców, dwa samodzielne dywizjony (gruppo) bombowców nocnych, pułk myśliwski, do którego dochodzi później doświadczalny dywizjon myśliwski wyposażony w Fiaty G. 50, dywizjon rozpoznawczy, **razem około 230 samolotów.**

Na wyposażenie lotnictwa republikańskiego wchodzą w tym okresie — oprócz samolotów radzieckich — tylko nieliczne (ok. 40) samoloty liniowe produkcji czechosłowackiej Aero-100, zwane w Hiszpanii „Papugą”.

W tych warunkach piloci republikańscy nie mogą utrzymać przewagi na całym tysiąckilometrowym froncie, zwłaszcza że obok doświadczonych lotników coraz częściej za sterem maszyny zasiadają młodzi, dopiero co wyszkoleni piloci, zgłaszający się ochotniczo do walki z faszystami. Nadrabiają oni braki w wyszkoleniu fanatyczną zaciekłością, jednak stają się często łupem doświadczonych wygów niemieckich i włoskich. Po stronie przeciwnej ostrogi bojowe zdobywali tak znani później myśliwcy jak Moelders i Galland. Pewną równowagę wprowadzają napływający do Hiszpanii ochotnicy z całego świata, pragnący bronić legalnego rządu republiki.

Celem nieprzyjaciela stają się teraz coraz częściej obiekty na zapleczu. Ofiarą prób realizacji „doktryny Douheta” pada miasteczko Guernica zbombardowane „omyłkowo” przez niemiecką eskadrę. Nieprzyjaciel wzmaga również naloty nocne. 26 lipca por. Castejon zestrzeliwuje po raz pierwszy w nocy Junkersa-52.

W związku z ofensywnymi działaniami obu stron dochodzi do zaciętych walk także i w powietrzu; bierze w nich udział po kilkadziesiąt maszyn z każdej strony. 7 lipca, na początku ofensywy pod Brunete lotnictwo republikańskie wykonuje przeszło 200 lotów. 16 lipca faszyści atakują falowo Madryt, nad którym naliczono tego dnia 160 maszyn. Republikanie dokonują w tych dniach udanych nalotów na lotnisko w Sewilli, niszcząc i uszkadzając 22 samoloty oraz na Sorię, gdzie ofiarą pada 12 maszyn.

Akcję przeciwko lotnictwu republiki prowadzi nie tylko Legion Condor; z początkiem czerwca pozornie neutralny pancernik „Deutschland” rozpoczął ostrzeliwanie samolotów republikańskich. W odpowiedzi pancernik został skutecznie zbombardowany, przy czym poniosło śmierć 20 niemieckich marynarzy, a 73 odniosło rany.

W działaniach tych obydwie strony ponoszą znaczne straty, choć ich rzeczywista wysokość jest dziś trudna do ustalenia. Źródła rządowe mówią o 230 zestrzelonych i zniszczonych samolotach przy stracie 64 własnych: powstańcy — o zniszczeniu 160 samolotów i stracie 23 własnych.

Czwarty okres walk w powietrzu trwa **od sierpnia 1937 r. do końca listopada 1938 r.** Rozpoczyna go ofensywa saragoska armii republikańskiej wsparta 280 samolotami. Z kolei we wrześniu rebelianci skoncentrowali znaczne siły naziemne i 150 samolotów na froncie północnym, bronionym przez 80 maszyn rządowych, nie mających na wąskim terenie żadnej możliwości wymanewrowania swych sił spod uderzenia na lotniska. Pod przygniatającą przewagą pada bohaterska Asturia.

Strona republikańska dokonuje reorganizacji swych dowodzonych przez gen. Douglasa sił powietrznych. Największą jednostką jest teraz „Escuadra”. Każda z czterech takich jednostek składa się z 2 grup po 7 „escuadrillas”, dzielących się z kolei na 5 „patrullas” po trzy samoloty. We wrześniu 1937 roku lotnictwo republikańskie osiąga swój najwyższy stan liczebny — 470 maszyn (z czego 330 gotowych do lotu): 160 myśliwców, 100 samolotów liniowych, 60 bombowców, 10 wodnopłatowców; reszta to samoloty szkolne i transportowe.

Artyleria przeciwlotnicza składa się z 3 baterii dział 85 mm „Skody”, 2 baterii 80 mm „Vickersa”, 22 baterii 76,2 mm (radzieckich), 16 baterii 40 mm „Bofors” i licznych dział 20 mm Oerlikon.

Działa hiszpański przemysł lotniczy składający się z montowni samolotów I-15 w Sabadell, I-16 w Alicante oraz Blochów-200 w Barcelonie. Równocześnie udaje się zakupić w Stanach Zjednoczonych 40 szturmowych samolotów Grumman.

Rząd robi duży wysiłek w kierunku szkolenia załóg dla napływających maszyn: 120 uczniów szkół lotniczych udaje się na trening do Związku Radzieckiego, a wkrótce podąża za nimi dalszych 85, przeszło 100 zdobywa umiejętność pilotażu we francuskich szkołach lotniczych. Masowe szkolenie około 300 lotników rozpoczyna się w bazie San Javier.

Myśliwiec włoski Fiat-32, zestrzelony podczas walki powietrznej z lotnikami republikańskimi. Pilot ratuje się na spadochronie. (Zdjęcie nie publikowane dotychczas w prasie polskiej).



Po stronie przeciwnej dopiero w październiku 1937 r. powstaje pierwsza rzeczywiście hiszpańska jednostka: I brygada powietrzna, składająca się głównie z formacji bombowców. Wobec ciężkich strat poniesionych w walce z rewelacyjnymi myśliwcami I-16, do Hiszpanii skierowana zostaje dopiero co wyprodukowana seria Messerschmittów-109. Był to typ jeszcze nie wypróbowany, ale „musze” trzeba było co prędzej przeciwstawić równorzędnego przeciwnika. Dopiero jednak nadejście nowszej serii Me-109 E, uzbrojonej w działka, przechyliło szalę na korzyść faszystów.

Lato 1938 roku przynosi jeszcze szereg efektownych operacji lotnictwa republikańskiego. 65 myśliwców dokonuje niespodziewanego ataku na lotnisko Garapinilos, niszcząc i uszkadząjąc około 30 maszyn; 24 Blochy atakują 16 lipca Teruel, a SB-2 — Burgos. Ustala się taktyka republikanów: wobec silnej zazwyczaj obrony myśliwskiej przeciwnika, nalotów dokonuje 8—10 bombowców pod osłoną 20—30 myśliwców. W ten sposób udaje się pod koniec września zaskoczyć obronę lotniska Cenia i zniszczyć 4 Messerschmitty, a 6 dalszych zostaje uszkodzonych 4 października.

Nieprzyjacielska ofensywa nad Ebro pod koniec lipca 1938 r. podrywa jednak siłę republiki, której lotnictwo zostaje przytłoczone rosnącą przemocą. Coraz więcej operacji przeprowadza się w nocy. O nasileniu walk w tym okresie świadczą meldunki o zniszczeniu od lipca do listopada 266 samolotów przeciwnika przy stracie 130 własnych.

Ostatni, piąty okres trwa **od grudnia 1938 r. do zakończenia walk w marcu 1939 r.** Lotnictwo republikańskie znajduje się już wyraźnie w defensywie, choć przeprowadza jeszcze od czasu do czasu udane akcje. W dniu 7 stycznia liczy ono 79 myśliwców, 14 maszyn obserwacyjnych, 32 bombowce, 13 nurkowców i 25 maszyn starszych typów, **razem 163 samoloty.** Franco natomiast posiada w grudniu 1938 r. **ok. 600 aparatów bojowych,** z czego 343 samoloty, to sprzęt Aviazione Legionaria.

Działania powietrzne są wciąż jeszcze bardzo intensywne. Od 24 do 31 grudnia myśliwce wykonują 137 lotów w składzie eskadry, a między 1 a 15 stycznia — 130 lotów, ochraniając teraz głównie toczące ciężkie zmagania oddziały naziemne. W dniu 26 grudnia robotę za republikanów wykonują sami faszyści: podczas przygotowań do zakrojonego na dużą skalę ataku cały pierwszy rzut wspierających bombowców — 50 maszyn — zrzucił bomby na oddziały Marokańczyków, których później zaatakowały jeszcze szturmowce...

Od 24 grudnia do 5 lutego zniszczono 47 samolotów faszystowskich. Te ostatnie atakują teraz coraz częściej otwarte miasta. Jednego tylko dnia, 30 stycznia, Barcelona była celem trzech włoskich nalotów.

Po upadku Katalonii punkt ciężkości walk przenosi się pod Madryt. Powietrzni obrońcy stolicy po raz ostatni wzbijają się do walki w dniach 27 i 28 lutego, po czym odlatują do Francji i Algierii, by nie oddać swych samolotów faszystom.

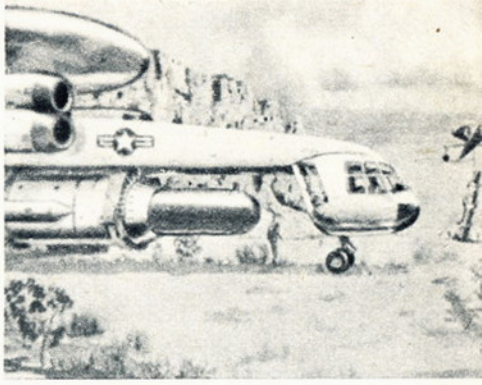
Tablica 2. Dane taktyczno-techniczne samolotów używanych przez lotnictwo republikańskie.

Nazwa	Silniki KM	Uzbrojenie kaemów	Uzbrojenie bomb	Prędkość km/h	Zasięg km	Pułap m
Dewoitine-500	1 × 650	2	30	370	900	10.400
Loire-46	1 × 950	2	—	400	750	11.700
I-15	1 × 750	4	50	380	700	8.000
I-16	1 × 750	4	50	450	680	8.200
Potez-25	1 × 450	3	100	210	650	7.500
Aero-100	1 × 650	4	250	270	950	6.500
R-5 („Natasza”)	1 × 600	4	400	250	500	5.000
Grumman SBF-1	1 × 700	3	200	350	1000	6.800
Bloch-200	2 × 770	6	1200	300	1000	8.000
Potez-54	2 × 690	3	1000	310	1000	8.500
SB-2	2 × 860	3	650	420	1500	7.500

Tablica 3. Dane taktyczno-techniczne samolotów używanych po stronie faszystowskiej.

Nazwa	Silniki KM	Uzbrojenie kaemów	bomb	Prędkość km/h	Zasięg km	Pułap m
Arado-68	1 × 750	2	—	330	500	7.400
Heinkel-51	1 × 750	2	60	330	600	7.700
Heinkel-112	1 × 650	4	—	500	725	9.000
Messerschmitt-109 B	1 × 880	2	—	480	550	8.100
Fiat CR-32	1 × 600	2	25	390	780	9.000
Fiat G. 50	1 × 850	4	140	420	800	10.300
Heinkel 45/46	1 × 650	2	100	280	800	5.400
Romeo-37	1 × 800	4	180	325	1300	7.600
Heinkel-70	1 × 660	3	400	360	1400	5.500
Breda-64	1 × 650	6	50	360	900	8.000
Junkers-52	3 × 660	3	1500	290	1200	5.800
Junkers-86	2 × 600	3	1250	375	1400	6.800
Heinkel-111	2 × 900	3	2000	400	1200	7.500
Dornier-17	2 × 700	2	1000	450	2500	9.000
Savoia-Marchetti 81	3 × 700	6	1600	340	1500	7.000
Savoia-Marchetti 79	3 × 780	4	1600	430	1900	6.500
Fiat-BR. 20	2 × 1000	4	1500	425	1200	8.000
Heinkel-59	2 × 660	3	1000	220	775	3.500
Heinkel-60	1 × 660	2	200	240	9900	5.000
Cant-501	1 × 800	4	500	275	2600	5.000

LATAJĄCE DŹWIGI



Projekt latającego dźwigu o nośności do 40 ton.

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI

DOKOŃCZENIE

WF-S 64 posiada wysokie trójgoleniowe podwozie o szerokim rozstawie, co umożliwia lądowanie śmigłowca nad stosunkowo dużymi ładunkami przestrzennymi, a więc tym samym pozwala w wielu przypadkach uniknąć podczas załadunku i rozładunku nieekonomicznego stanu lotu, jakim jest zawis. Kabina załogi w obu „latających dźwigach" (S-64 i WF-S64) znajduje się prawie tuż nad ziemią. W tylnej części kabiny znajduje się miejsce trzeciego członka załogi (pilota-operatora), z dobrą widocznością ku tyłowi, w dół i na boki, co ułatwia bardzo dokładny pilotaż śmigłowca w zawisie oraz załadunek i rozładunek. Dzięki opuszczeniu ku dołowi przedniej części kadłuba, opór aerodynamiczny całości po podwieszeniu ładunku, wzrasta stosunkowo nieznacznie (ładunek o niezbyt dużych wymiarach znajduje się w cieniu aerodynamicznym przedniej części kadłuba). Stosunek ciężaru ładunku do ciężaru startowego wyraża się dla WF-S64 stosunkowo dużą liczbą, bo 0,53, co osiągnięto nie tylko dzięki niskiemu ciężarowi jednostkowemu silnika (stosunek ciężaru silnika do jego mocy), a wynoszącemu 1 kG/KM, ale i dzięki małemu ciężarowi konstrukcji kadłuba.

Śmigłowiec ten wyposażony jest we wciągarkę hydrauliczną do ładunków o ciężarze nie przekraczającym 8 t, z liną o długości 41,2 m. Na kadłubie znajdują się węzły do mocowania transportowanego ładunku lub zasobnika. Dla ułatwienia załadunku golenie podwozia mogą się skracać o 200 mm, co uzyskuje się przy pomocy napędu hydraulicznego. Po zawieszeniu ładunku golenie wydłużają się do normalnej wielkości. Wspomniany już pilot-operator zamiast klasycznych sterownic posiada — tak w śmigłowcu S-64, jak i WF-S64 — tylko dźwignię sterową, która znajduje się na sterowniczym stoliku podłokciowym. Przy jej pomocy steruje on śmigłowiec poprzez urządzenie stabilizująco-sterujące. Odstąpienie od klasycznego układu sterownic dało tu korzyści ciężarowe, a przy tym pozwoliło na zaoszczędzenie cennego miejsca i polepszyło widoczność. Wspomniane urządzenie stabilizująco-sterujące oprócz spełniania funkcji sterowniczych stabilizuje układ: śmigłowiec-ładunek. A więc np. przy zawieszonym na linie ładunku wytłumia ewentualne wahania tego ostatniego i to w sposób aperiodyczny, ustalając w ten sposób szybko stan równowagi układu.

„Latający kran" WF-S64 wyposażony jest w przyrządy pilotażowo-nawigacyjne i przyrządy kontroli silnika. Oprócz tego posiada on: wskaźnik długości wypuszczonego odcinka liny wciągarki i wskaźnik obciążenia tej liny przez zawieszony ładunek. Do operacji holowniczych przeznaczony jest specjalny wskaźnik kąta między liną i podłużną osią kadłuba. Ponadto na śmigłowcu znajduje się specjalny przyrząd wskazujący ewentualne oderwanie strug na idącej do tyłu (przy obracaniu się wirnika) łopacie wirnika nośnego. Celem zabezpieczenia samowystarczalności śmigłowca podczas jego pracy w terenie, wyposażono go w pomocniczy silnik turbinowy małej mocy, stanowiący źródło napędowe dla układów: pneumatycznego, hydraulicznego i elektrycznego oraz służący do uruchomienia głównego zespołu napędowego. Przy projektowaniu WF-S64 wykorzystano niektóre podstawowe zespoły śmigłowców S-56 i S-60, takie jak: łopaty wirnika nośnego, elementy układu sterowania, śmigło ogonowe itp.

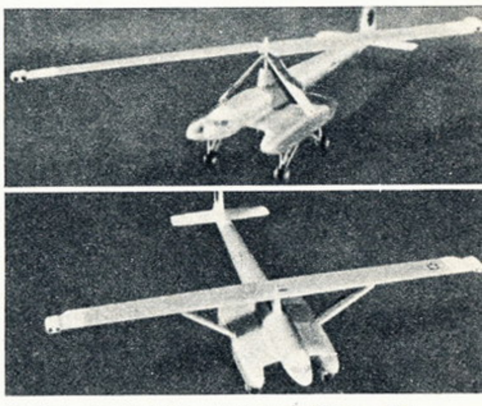
„Latający kran" WF-S64 napędzany jest dwoma silnikami turbinowymi (w układzie swobodnej turbiny) Pratt-Whitney JFTD12A-1 o mocy 30-minutowej (przy starcie) 4 050 KM każdy. W warunkach: wysokość — 1 000 m, prędkość wiatru czołowego — 37 km/h, rezerwa paliwa — 10%, przekrój poprzeczny ładunku — 12,1 m² i promień działania — 40 km, udźwig handlowy wynosi 7 920 kG. Należy dodać, że śmigłowiec ten może także ekonomicznie pracować i przy większych zasięgach. Na przykład, przy zastosowaniu specjalnego zasobnika, może on przewozić 45 pasażerów na odległości do 450 km (przy 20-minutowej rezerwie paliwa). Maksymalny zasięg — 1 250 km można zwiększyć do 1 600 km przy locie częściowo tylko na jednym silniku (po wypracowaniu pewnej ilości paliwa jeden z silników się wyłącza).

Inne dane techniczne tego śmigłowca są następujące: Długość wraz z wirnikiem — 26,7 m, wysokość wraz z wirnikiem — 7,4 m, średnica wirnika nośnego — 22 m, wysokość kadłuba nad ziemią przy startowym ciężarze śmigłowca — 2,84 m, ciężar startowy — 17,3 t, prędkość wznoszenia pionowego — 2,46 m/sek, maksymalna prędkość wznoszenia (po torze ukośnym) — 7,63 m/sek, prędkość podróżna — 176 km/h, maksymalna prędkość podróżna ze specjalnym pojemnikiem (o dobranym aerodynamicznie kształcie) — 268 km/h, zasięg przy wietrze czołowym o prędkości 37 km/h — 1 000 km.

Powyższe osiągi odpowiadają następującym warunkom: wysokość lotu — 1 000 m, przekrój poprzeczny ładunku — 12,1 m², ładunek o ciężarze znamionowym.

W przyszłości projektuje się opracowanie „latającego dźwigu" o handlowym udźwigu 16 t przy zasięgu 370 km. Do napędu tego olbrzyma ma służyć wirnik o średnicy 30 m i jedenastu łopatach mocowanych w znacznej odległości od osi wirnika. Dla zrównoważenia momentu oporowego wirnika nośnego mają być zastosowane dwa śmigła ogonowe od śmigłowca WF-S64. W dalszej perspektywie planuje się opracowanie „latającego dźwigu" o handlowym udźwigu 40 t z wirnikiem nośnym o średnicy 50 m.

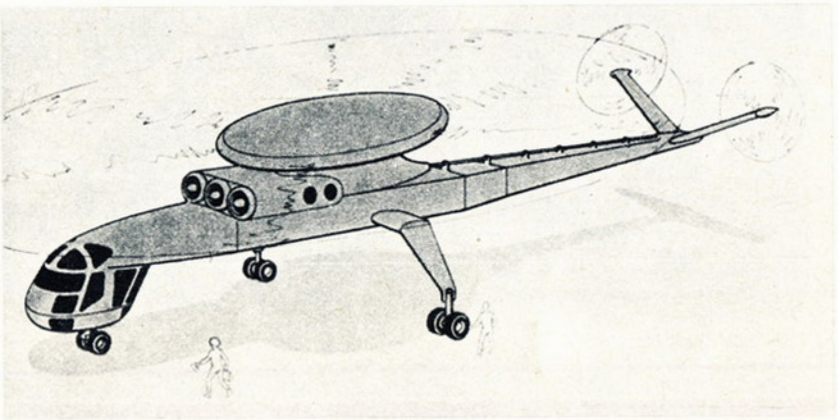
Z tego krótkiego przeglądu „latających dźwigów" wynika, że są one obecnie w centrum uwagi wielu zakładów lotniczych, a to ze względu na poważne zalety w roli środków transportowych, co też rokuje im duże nadzieje na przyszłość.



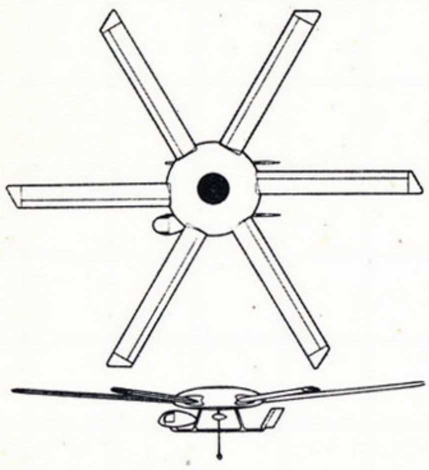
Model latającego dźwigu Hiller. Po obrocie jednej z łopat wirnika nośnego o 180° i wsparciu zastrzałami — śmigłowiec będzie mógł być przekształcony w samolot odrzutowy.



Model latającego dźwigu WF-S64 z podwieszonym pojemnikiem transportowym.

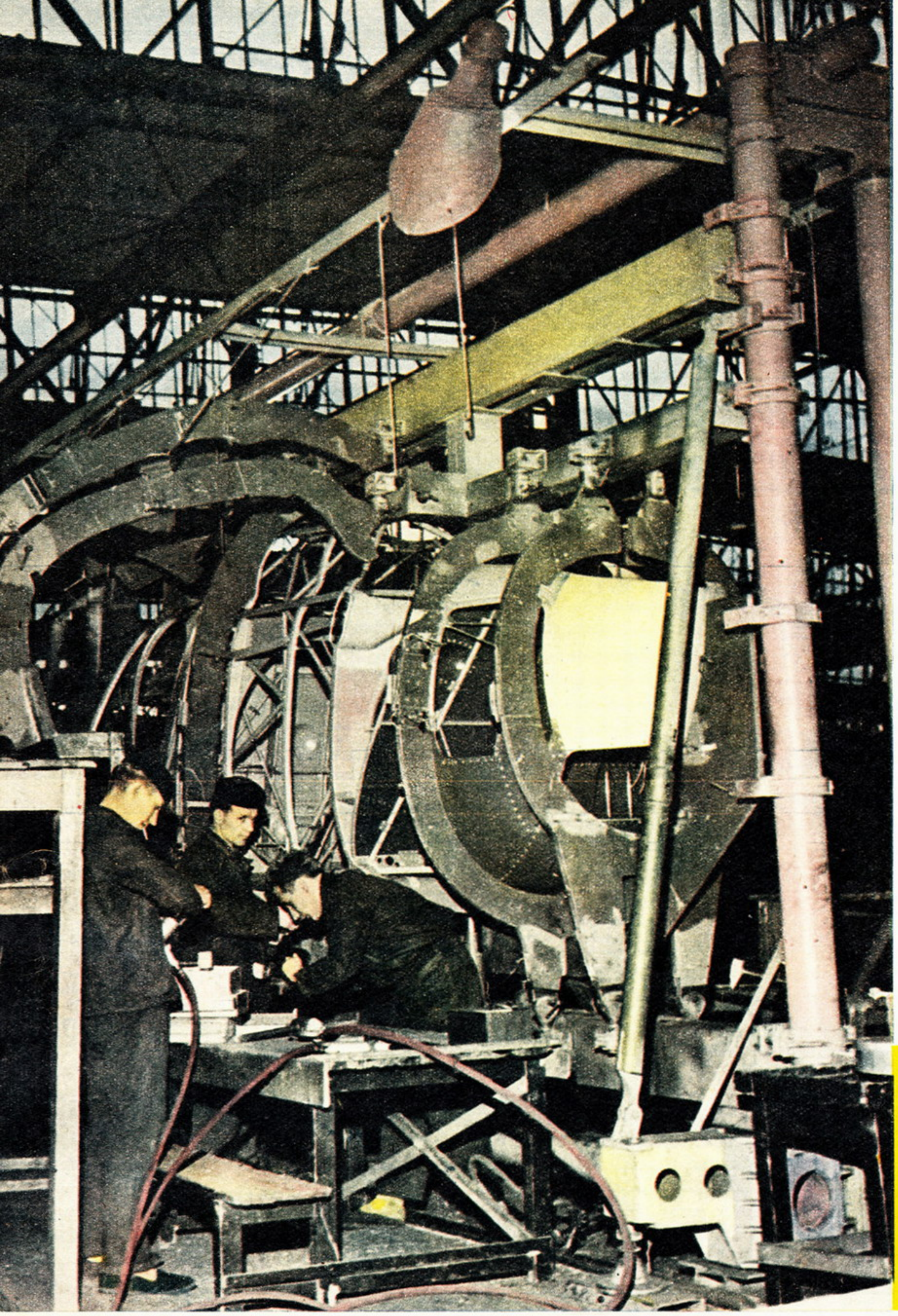


Wyżej: Projekt latającego dźwigu o nośności 16 ton. Niżej: Radziecki latający dźwig konstrukcji dr inż. Michaiła Mila.



Projekt latającego dźwigu, do którego przewiduje się podwieszanie ładunków o ciężarze do 50 ton. Ciężar własny 12 ton.





ZAKŁADY

WIOSNĄ 1949 roku postanowiono, że na terenie przylegającym do niewielkiego, przedwojennego lotniska w podlubelskiej wsi Świdnik powstanie nowoczesny zakład lotniczy. Już w rok później ruszyła budowa.

To były trudne lata. Wszystko właściwie tworzono od podstaw. Wśród lasu i pól wyrastały pierwsze obiekty, stalowe konstrukcje hal produkcyjnych, budynki biurowe. Stopniowo napływali pracownicy, w większości ludzie młodzi, którzy tylko co otrzymali dyplom inżyniera czy technika. Chłopscy synowie z pobliskich wiosek szukali pracy jako niewykwalifikowani robotnicy w przedsiębiorstwach prowadzących budowę. Później, ulegając urokowi techniki, uczyli się nowego zawodu i zasilali załogę powstającej wytwórni. Wracali także do nowej wytwórni starzy, przedwojenni fachowcy.

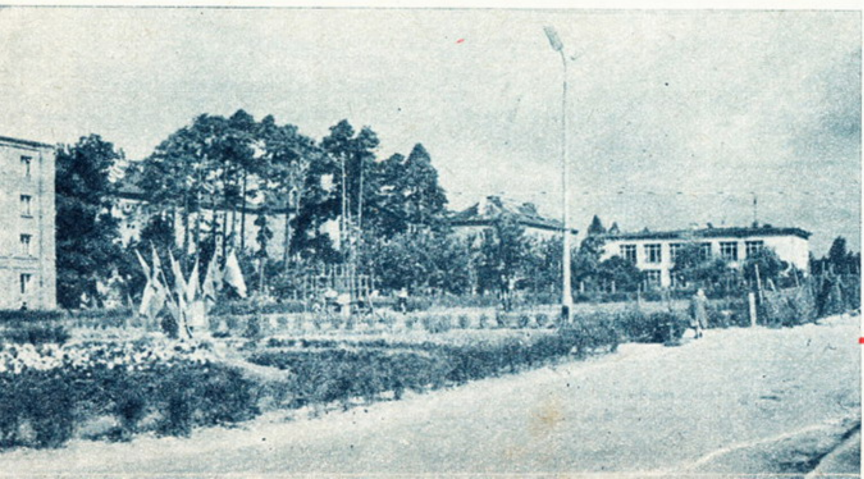
Z LEWEJ: Przyrząd montażowy kadłuba właściwego śmigłowca SM-1.

Z PRAWEJ: Śmigłowiec wielozadaniowy SM-2 w locie.

ZDJĘCIA: L. FOGIEL, T. CHWAŁCZYK

MIASTO POD ŚMIGŁOWCAMI

Fragment Swidnika.



JESZCZE w 1948 roku w przewodniku krajoznawczym po Lubelszczyźnie o Świdniku pisano mniej więcej tak: „Duża wieś, położona na wschód od Lublina. Jedyną atrakcję stanowią okoliczne lasy...”

Wieś istnieje do dziś, ale z nazwą Świdnik kojarzy się przede wszystkim wybudowana w międzyczasie Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego i leżące w sąsiedztwie 15-tysięczne, nowe miasto.

Wzniesione wśród uprawnych pól skromne osiedle liczyło początkowo nie więcej niż 4 tysiące mieszkańców. Do kilkunastu surowych i nieotynkowanych bloków wiodły gliniaste ścieżki, ulice istniały dopiero w planach. Prowizoryczne kioski w barakach pełniły funkcję sklepów. Nie było placówek usługowych i kulturalnych, wykańczano pośpiesznie budynek szkoły.

Osiedle rosło jednak szybko. Tak szybko, że w pewnym okresie dysponowało większą ilością nowych mieszkań niż wynosiła liczba kandydatów na lokatorów.

Z czasem nastąpiła stabilizacja życia, osiedle nabrało estetycznego i nowoczesnego wyglądu. Ciągły rozwój i wzrost zaludnienia awansowały je do rangi miasta.

Historia Świdnika jest bardzo podobna do historii wielu nowych miast, które powstały w ciągu 18 lat istnienia Polski Ludowej. Jest podobna, a równocześnie nieco inna, taka trochę lotnicza.

Nad dachami miasta latają codziennie śmigłowce. Ludzie, którzy je budują, mieszkają w domach tego miasta, przemierzają jego ulice, cieszą wzrok zielenią skwerów. Są do niego bardzo przywiązani, tak jak i do lotnictwa. Może to właśnie spowodowało, że spotyka się drobne na pozór tego dowody. Jest jadłodajnia, którą nazwano: „Lotnicza” czy kino — „Lot”. Osiedle pracowniczych domków jednorodzinnych nosi imię „Żwirki i Wigury”. Raz w roku, w dniu święta lotnictwa Świdnik gości też licznych zwolenników powietrznych pokazów, na które przybywają tłumy z całego niemal województwa lubelskiego.

Na lotniczej mapie Polski przybyło nowe miasto, a jego symbolem jest śmigłowiec.

(chwat)

im. PUŁAWSKIEGO

W grudniu 1951 roku zaczęto organizować biuro konstrukcyjne. Kierownikiem zespołu został mgr inż. Jerzy Kotliński. Na przełomie lat 1952—53 rozpoczęto wykonywanie części oraz zespołów. Z wielkim przejęciem, ale i z poczuciem pewnej dumy młodzi robotnicy montowali pierwsze egzemplarze srebrzystych kadłubów samolotów. Ile wysiłku i poświęcenia to kosztowało. Brak doświadczenia i technologicznych umiejętności nadrabiano wzmożoną pracą. W tym okresie konstruktorzy oraz technolodzy przenieśli się niemal z biur do hal montażowych. Na bieżąco wspólnie „rozgryzano" piętrzące się problemy wykonawstwa. Tą pierwszą produkcją żyli wszyscy. Nie zrażała nikogo ani wadliwa jeszcze organizacja zakładu, ani brak transportu wewnętrznego, ani trudności w dostawach materiałowych. Wspólny wysiłek dał w efekcie opanowanie produkcji seryjnej, co było pierwszym sukcesem młodej załogi.

Następne lata przyniosły już częściową stabilizację pracy. W biurze konstrukcyjnym powstała grupa koncepcyjna złożona z inż. inż. J. Kotlińskiego, Z. Łaty, J. Tyrchy, L. Kalinowskiego i L. Kuhna. W centrum uwagi tych ludzi znalazły się mało jeszcze znane w kraju śmigłowce. Nie były to jednak w pełni skrystalizowane plany, lecz nieśmiałe propozycje, których realizacja wydawała się bardzo odległa.

Tymczasem nieoczekiwanie już w roku 1955 zostały one spełnione. Na deski konstrukcyjne trafiła licencyjna dokumentacja radzieckiego śmigłowca Mi-1. Od tej chwili datuje się nowa karta historii Wytwórni w Świdniku. Nastąpiła zmiana profilu produkcji i zakład przystąpił do budowy śmigłowców. I tym razem nie zrażano się jednak trudnościami, jakie niósł z sobą nowy produkt. O tym z jaką energią przystąpiono do pracy najlepiej świadczy fakt, że już w rok później wytwórnię opuściła pierwsza partia śmigłowców oznaczonych symbolem SM-1. I to był drugi sukces całej załogi.

Równolegle z rozwijającą się stale produkcją śmigłowców SM-1 postępowały prace konstrukcyjne. Wkrótce pojawiły się wersje rozwojowe SM-1: sanitarna, dźwigowa, rolnicza. Były to pierwsze opracowania wyodrębionego w połowie 1957 roku biura prototypowego. Nawiązując do chlubnych tradycji polskich konstruktorów lotniczych, zakład jesienią tego roku przyjął imię jednego z nich inż. Zygmunta Puławskiego. W czasie skromnej uroczystości, jaka odbyła się z tej okazji, na cokole wznoszącym się przed bramą główną odsłonięto pamiątkową tablicę. Na szczycie rozpostarł skrzydła model słynnej „P-11" konstrukcji inż. Puławskiego.

Biuro prototypowe nie poprzestało tylko na modyfikacjach śmigłowca SM-1. Zespół inż. J. Tyrchy przystąpił wkrótce do własnej konstrukcji. Przygotowano dokumentację nowego typu, 5-osobowej maszyny wielozadaniowej SM-2. Po wykonaniu pierwszych kilku sztuk przeprowadzono szereg prób statycznych, funkcjonalnych, zmęczeniowych i wreszcie dokonano fabrycznego oblotu. SM-2 nie zawiódł pokładanych w nim nadziei. Dziś już wiele tych śmigłowców lata nad Polską. Zakład opuszczają także nowe śmigłowce wielozadaniowe SM-1W.

W warsztacie doświadczalnym trwają tymczasem prace nad opracowanym ostatnio przez zespół inż. J. Kotlińskiego śmigłowcem SM-4 „Łatka". Ten 2—3-osobowy śmigłowiec charakteryzuje się zupełnie odmiennym rozwiązaniem konstrukcyjnym i technologicznym niż produkowane dotychczas. Po raz pierwszy zastosowano w nim na szeroką skalę tworzywa sztuczne. Niemal cała kabina wykonana została z tzw. laminatu czyli włókna szklanego utwardzonego żywicą epoksydową. Podobną metodę budowy zastosowano w konstrukcji łopat wirnika nośnego. Nie sposób zresztą opisać szczegółowo wszystkich przedsięwzięć, jakie podjęli konstruktorzy.

Wytwórnia śmigłowców w Świdniku obchodziła w 1960 roku dziesięciolecie swego istnienia. 10 lat to dużo i niewiele. Dużo, jeśli porównać co w tym czasie zrobiono, i niewiele wobec perspektyw rozwojowych najbliższych lat. Zakład ten jest także kontynuatorem lotniczych tradycji ziemi lubelskiej. Jego rytm pracy, to jak rytm serca, lotniczego serca Lubelszczyzny.

TADEUSZ CHWAŁCZYK



10 LAT AEROKLUBU ROBOTNICZEGO W ŚWIDNIKU

NAD lotniskiem w Świdniku jest tłoczno. Po sąsiedzku odbywają się loty szybowcowe i samolotowe, a nieco dalej z betonowych płyt przed hangarem startują śmigłowce. Pilotów Aeroklubu Robotniczego i oblatywaczy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego łączy jednak coś więcej niż wspólne lotnisko. Początki tej więzi sięgają roku 1950. W tym czasie rozpoczęto budowę zakładu w Świdniku. Wśród nowych pracowników Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego znalazło się wielu pilotów sportowych i entuzjastów lotnictwa. Szukając możliwości latania wysunęli propozycję utworzenia w Świdniku ośrodka szkolno-treningowego. Projekty powoli przemieniały się w rzeczywistość. Zaczęto od propagandy zagadnień lotniczych wśród młodej załogi zakładu. Barwne fotogazetki i plakaty przyciągały niejedne oczy, wzbudzały zainteresowanie. Usilne zabiegi pierwszych pionierów: Nikodema Buchowieckiego, Zbigniewa Piaseckiego czy Zbigniewa Klimkiewicza doprowadziły w końcu do zorganizowania Aeroklubu Fabrycznego, jak nazwano go początkowo.

Dziś, trudno ustalić dokładną datę jego powstania. Jak zwykle, w podobnych wypadkach dość żywiołowego działania, zabrakło po prostu kronikarza. Działo się to jednak gdzieś w połowie 1952 roku, czyli równo 10 lat temu. Organizatorzy zyskali w swych poczynaniach duże poparcie ze strony dyrekcji WSK. Jesienią tego roku uznano również w Warszawie urzędowo fakt narodzin nowego aeroklubu.

Z wielką radością powitano pierwszy, przekazany przez zakład, poniemiecki samolot „Storch". Nie bardzo jednak wiedziano co z tym prezentem zrobić, gdyż nie nadawał się on do szkolenia. Bezcennym wprost był dopiero otrzymany nieco później Po-2. Z miejsca też rozpoczęto loty szkolne i nawet zima nie przeszkodziła w dalszym ich prowadzeniu. Założono narty, a pil. Ryszard Kosioł, na pewno jedyny wówczas społeczny instruktor i kierownik wyszkolenia w jednej osobie, wystartował z pierwszą piątką uczniów.

W tym czasie dyrekcja WSK przyznała aeroklubowi 3 etaty. Kierownikiem pozostał, pełniący dotychczas społecznie tą funkcję, Zb. Piasecki. Drugi etat, kierownika wyszkolenia, objął przybyły do Świdnika rezerwista, por. pil. morskiego lotnictwa bombowego — Stanisław Gajewski. Nareszcie też liczny już sprzęt doczekał się swego etatowego opiekuna — Kwiecińskiego.

Życie aeroklubu nabrało rozmachu. Płynęły lata, zmieniała się kadra aeroklubu i instruktorzy. Nie sposób wymienić wszystkich, którzy przekazywali tu tajemnice „trzymania się powietrza". Często jednak wspominają w Świdniku instruktorów: Henryka Konieczkę, Stanisława Szustakiewicza, Stanisława Ratusińskiego, Leona Sztukę i jego żonę, Agnieszkę, jak również małżeństwo Sakowiczów. Z niedawnych lotniczych „żółtodziobów" też wyrośli instruktorzy, m. in. Michał Czuryło czy Izydor Popik.

To były piękne dni Aeroklubu Robotniczego, okres jego rozkwitu. Coraz liczniejsze grono pilotów reprezentujących wysoki stosunkowo poziom wyszkolenia sięgało teraz po wyczyn.

Rok 1959 przyniósł pierwszą na Lubelszczyźnie złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Jej posiadaczem został instr. Henryk Ignasiak. Wiele też mówią o poziomie świdnickich pilotów 3 tytuły mistrzów sportu: H. Ignasiaka, Z. Chylińskiego i St. Gajewskiego.

Ponowne zdobycie tytułu mistrza Polski w akrobacji samolotowej przez kierownika i szefa wyszkolenia aeroklubu, pil. Stanisława Kasperka, oraz udział czteroosobowej reprezentacji w tych mistrzostwach świadczą o wysokich umiejętnościach pilotów aeroklubu.

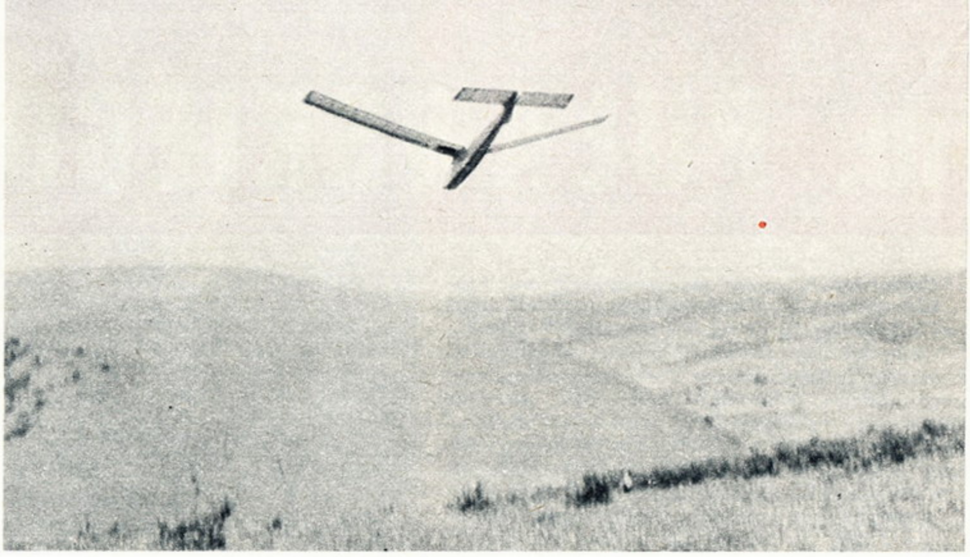
Trudno wymieniać tu wszystkie osiągnięcia i sukcesy. Niełatwo też wskazać najlepszych członków. Wydaje się jednak, że szczególnie oddani są sprawie aeroklubu tacy, jak: Henryk Jaworski, Stanisław i Ryszard Kasperkowie, Henryk Gołębiowski, Tadeusz Zach, Hipolit Mikołajewski, Tadeusz Rachlewicz, Zbigniew i Stefan Prandotowie, Krzysztof Niedźwiecki czy Zbigniew Chrabąszcz. Ich dotychczasowy wkład pracy daje gwarancję pomyślnego rozwoju aeroklubu.

Przekrój dziesięcioletniej działalności klubu potwierdził starą zasadę, że o wynikach decydują ludzie. A Aeroklub Robotniczy w Świdniku może poszczycić się właśnie takimi ludźmi, którzy przezwyciężają trudności.

T. CH.

MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"



PO RAZ DZIEWIĄTY O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

DWA dni 24 i 25 czerwca trwały w roku bieżącym tradycyjne IX Zawody Szybowców Zboczowych, rozgrywane po raz trzeci w gościnnych Ustrzykach Dolnych i Aeroklubie Podkarpackim. Puchar przechodni, ufundowany przez naszą redakcję w 1953 roku, odbył dość dużą wędrówkę, jednak, jak dotąd, nie przeszedł na własność żadnego zespołu. Aeroklub Warszawski, który zdobył go już czterokrotnie (nie kolejno), ma szanse dopiero w roku przyszłym, gdyż regulamin określa prawo do własności po pięciokrotnym zdobyciu nie kolejnym lub trzykrotnym kolejnym.

Przypomnieć warto pokrótce, że intencją fundatorów pucharu było spopularyzowanie najpiękniejszej z form lotu szybowego — żagla nad zboczem górskim. Ciekawie z roku na rok rozwijały się konstrukcje szybowców i, co godne uwagi: wysiłek konstruktorów nie poszedł w kierunku mechanizacji sposobu automatycznego sterowania, do czego wielokrotnie namawialiśmy, a przeskoczono od razu pewien „etap" stosując coraz śmielej zdalne kierowanie.

To, że po dziewięciu latach istnienia „naszej" imprezy, na starcie w Ustrzykach mogliśmy naliczyć 14 zawodników z radiomodelami, jest na pewno jakimś sukcesem zawodów szybowców zboczowych i zapowiedzią, że wkrótce impreza ta przeznaczona zostanie wyłącznie dla radiomodeli. Kto wie, czy już regulamin następnych jubileuszowych zawodów nie trzeba opracować tak, aby stworzyć trudniejsze warunki modelom zdalnie kierowanym?

Tegoroczna impreza upłynęła pod znakiem morderczego upału i słabych stosunkowo wiatrów, które nie powodowały tak wielkiej ilości awarii modeli, jak w latach ubiegłych. Tym niemniej wyniki nie należą do najgorszych, a na szczególne wyróżnienie zasługuje 900-sekundowe maksimum uzyskane przez nestora naszego modelarstwa, Jana Burego z Poznania. Bury w roku bieżącym wystąpił z zupełnie nowym modelem doskonale opracowanym zarówno pod względem właściwości lotnych, jak i sprawności aparatury nadawczo-odbiorczej. Loty jego modelu były nie tylko najdłuższe, ale i najpiękniejsze, rzec można najelegantsze.

Model Burego po starcie leciał idealnie prosto nabierając na prądach wymuszonych coraz to większe wysokości. Dopiero po odejściu na paręset metrów od grzbietu góry rozpoczął pracowite ósemkowanie. Lot został zakończony klasycznym lądowaniem pod stok w niewielkiej odległości od miejsca startu. Żaden z innych lotów nie był tak gromko oklaskiwany przez modelarzy.

Z innych modeli wyróżniających się zdecydowanie należy wymienić rasowe konstrukcje B. Spundy i L. Zielińskiego, pilotowane z dużym opanowaniem, świadczącym o właściwie prowadzonym treningu. Wśród modeli nie kierowanych najciekawsze i najlepsze modele należały do zawodników z terenu Aeroklubu Podkarpackiego. Jeden z modelarzy tego klubu, Leszek Sandecki mimo iż zajął dopiero 11 miejsce, miał doskonale opracowany model mogący służyć za wzór małej zbocźówki dla średniozaawansowanych. Ogólnie stwierdzić trzeba, że impreza w Ustrzykach była udana, chociaż nie spełniono zapowiedzi lotów rekordowych. Rekordów długotrwałości nie mamy, ale lato się jeszcze nie skończyło!

PAWEŁ ELSZTEIN

Powyżej — start radiomodelu Stanisława Płodzienia. Niżej — widok ze zbocza na Ustianową. Wszystkie zdjęcia P. Elsztein.



Dużą popularnością na Podkarpaciu cieszą się szybowce konstrukcji Tadeusza Pelczarskiego. Oto jedna z przeróbek, ze zwiększoną przednią płetwą.



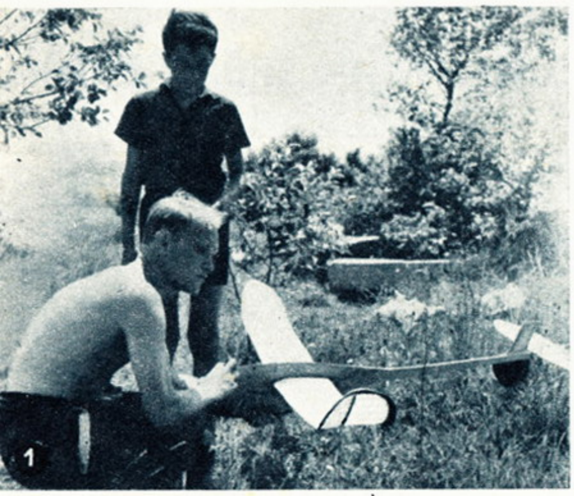
PEŁNA TABELA WYNIKÓW Z ZAWODÓW MODELI SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH

(suma 3 lotów)

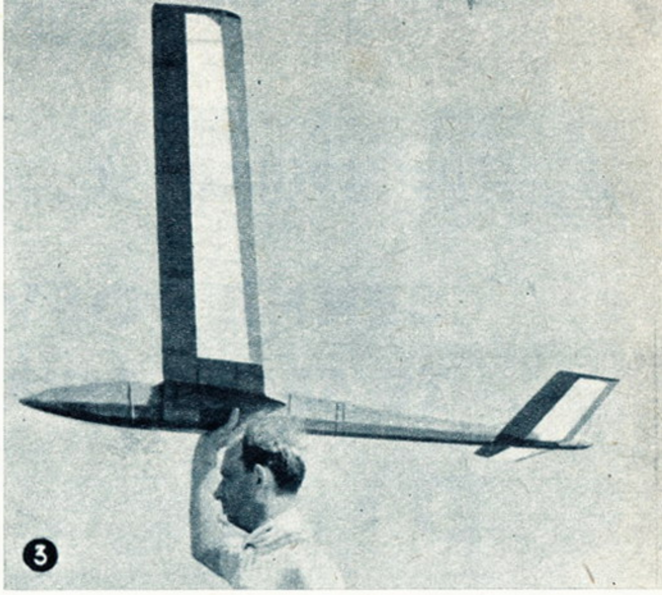
Szybowce zdalnie kierowane. 1. Jan Bury (Poznań) — 300 + 300 + 300 = 900 sek, 2. Bogusław Spunda (Warszawa) — 281 + 234 + 300 = 815 sek. 3. Kazimierz Ginalski (Warszawa) — 130 + 285 + 300 — 715 sek. 4. Roman Grudziński (Lublin) — 498 sek, 5. Edward Kurowski (Warszawa) — 488 sek, 6. Ludwik Zieliński (Gliwice) — 374 sek, 7. Andrzej Trzciński (Warszawa) — 355 sek, 8. Andrzej Łabęcki (Poznań) — 196 sek, 9. Włodzimierz Konkiewicz (Poznań) — 83 sek, 10. Stanisław Płodzień (Rzeszów) — 61 sek, 11. Andrzej Krupa (A. Podkarpacki) — 55 sek, 12. Stanisław Grzywa (Gliwice) — 36 sek, 13. Ernest Kupka (Gliwice) — 0 sek. 14. Andrzej Walaszkiewicz (Lublin) — 0 sek.

Szybowce zboczowe, nie kierowane. 1. Zbigniew Piłat (Mielec) — 546 sek, 2. Józef Półchłopek (A. Podkarpacki) — 488 sek, 3. Stanisław Guzik (A. Podkarpacki) — 479 sek, 4. Zenon Boczar (A. Podkarpacki) — 378 sek, 5. Stanisław Czajka (A. Podkarpacki) — 341 sek, 6. Edward Ciapała (Kraków) — 329 sek, 7. Tadeusz Wiśniowski (A. Tatrzański) — 308 sek, 8. Henryk Grabowski (Kraków) — 299 sek, 9. Kazimierz Kras (A. Podkarpacki) — 266 sek, 10. Henryk Kucharski (A. Kujawski) — 240 sek, 11. Leszek Sandecki (A. Podkarpacki) — 266 sek, 12. Bronisław Malczyk (Kraków) — 195 sek, 13. Andrzej Krupa (A. Podkarpacki) — 191 sek, 14. Mieczysław Opaliński (Lublin) — 163 sek, 15. Józef Sokołowski (A. Podkarpacki) — 153 sek, 16. Adam Wilk (Mielec) — 126 sek, 17. Jan Wojtowicz (A. Podkarpacki) — 120 sek, 18. Franciszek Kolasa (A. Tatrzański) — 101 sek, 19. Henryk Leja (A. Tatrzański) — 101 sek, 20. Michał Nowak (Mielec) — 96 sek, 21. Zdzisław Sobczyk —(A. Kujawski) — 67 sek, 22. Grzegorz Pirowicz (A. Kujawski) — 37 sek, 23. Tadeusz Gaworecki (A. Podkarpacki) — 9 sek, 24. Grzegorz Jasiak (A. Kujawski) — 0 sek.

Zespołowo. 1. Aeroklub Warszawski — 1 885 pkt, 2. Aeroklub Poznański — 1 179 pkt, 3. Aeroklub Podkarpacki — 1 158 pkt, 4. Aeroklub Krakowski — 823 pkt, 5. Aeroklub Mielecki — 768 pkt, 6. Aeroklub Lubelski — 661 pkt, 7. Aeroklub Tatrzański — 510 pkt, 8. Aeroklub Gliwicki — 410 pkt, 9. Aeroklub Kujawski — 344 pkt.







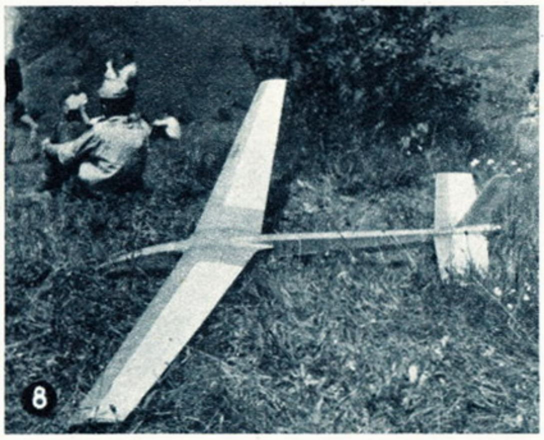




1 — Ostatnie przygotowania przed startem modeli niekierowanych. Zawodnicy z Aeroklubu Podkarpackiego.
2 — Próba techniczna radiomodelu Andrzeja Trzcińskiego.
3 — Jeden z lepszych radiomodeli Bogusława Spundy.
4 — Kibice z Ustrzyk na starcie zawodów.
5 — Jan Bury ze swoim rewelacyjnym radiomodelem.
6 — Aeroklub Tatrzański reprezentował Tadeusz Wiśniowski w kat. szybowców niekierowanych.
7 — Na przelocie u stóp Żukowa.
8 — W kolejce startowej. Model B. Spundy wyposażony w hamulce aerodynamiczne z boków kadłuba.
9 — radiomodel Włodzimierza Konkiewicza z Poznania (konstruktor przy nadajniku).









CENNE DOŚWIADCZENIA ZE SPOTKANIA PRZYJACIÓŁ



Ekipa bułgarska na II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych. Foto: B. Koszewski (3)

Przeprowadzenie II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych nie było sprawą organizacyjnie łatwą ani tanią. Wydaje się jednak, że wielorakie korzyści, które dały II ZSKS nie tylko uczestniczącym pilotom, ale także działaczom lotnictwa sportowego bratnich krajów w zupełności rekompensują poniesione trudy i koszty.

Zacznijmy od spraw ogólnych. Przy okazji II ZSKS nastąpiła szeroka wymiana doświadczeń i poglądów na temat organizacji sportów lotniczych w krajach socjalistycznych. Kierownicy ekip omówili wspólnie problemy związane z przygotowaniami i udziałem w szybowcowych mistrzostwach świata (luty 1963 r. — Argentyna). Miło jest zauważyć, że przygotowanie polskiej ekipy, zwłaszcza gdy mowa o pilotach, mogło być w pewnym sensie wzorem.

Można by wprawdzie mieć żal do organizatorów za brak lotów wymiennych, ale możność dokładnego porównania na ziemi i w powietrzu poszczególnych konstrukcji pozwoliła na szeroki przegląd osiągnięć szybowcowej myśli technicznej. Warto tu podkreślić szczerość, jaka towarzyszyła wszystkim — także na tematy techniczne — dyskusjom. Większość ekip przywiozła ze sobą obszerną dokumentację szybowców (np. radzieckiego A-15 czy bułgarskiej „Komety"), z którą wszyscy zainteresowani mogli się zapoznać.

W nieoficjalnej ankiecie o miano najlepszej maszyny walczyła nasza „Foka" z radzieckim A-15. Większą doskonałość i bardziej płaską biegunową ma A-15. Własności w krążeniu podobne (A-15 dysponuje bardzo korzystnymi klapami) — za „Foką" przemawiała przede wszystkim... sylwetka. Każdy przyzna, że wygląd ma urzekający. Jedno jest pewne: piloci radzieccy przekonali się, że dysponują doskonałym szybowcem o poziomie światowym.

Można śmiało, oglądając „Libelle Standard" i „Favorita" LOM-61, powiedzieć, że szybownictwo NRD rozwija się. „Favorit" — konstrukcja w klasie „Foki" po dopracowaniu stanie w czołówce szybowców europejskich. Czechosłowackie „Demanty" to wypróbowane i udane maszyny, ale okres kariery ich już się kończy — przy dzisiejszych wymaganiach są zbyt wolne. Podobnie można wyrazić się o węgierskim „Siraly-II, szybowcu przypominającym starą znajomą „Ważkę". Bułgarska „Kometa Standard" świadczy o ciekawym spojrzeniu konstruktorskim (np. usterzenie Rudlickiego), ale jak mówił obecny w Lesznie jej twórca, inż. Panew, produkcja ciągnęła się zbyt długo i szybowiec „odstał" nieco w czasie. Naszym zdaniem „Kometa" reprezentuje klasę „Muchy Standard". Jugosłowianie i Rumuni niestety nie zademonstrowali swojego sprzętu.

Mówiąc o uczestnikach, trzeba zacząć od Polaków. To co pokazali — Pieczewski, Popiel, Adamek, Witek, Gorzelak i Makula było mistrzostwem wysokiej klasy. Wprawdzie problem eliminacji do mistrzostw świata podważył nieco (szczególnie u mniej odpornych psychicznie) taktykę lotów zespołowych — to jednak nasi reprezentanci wygrywali gromadnie. W tej sytuacji, kiedy różnice punktów były minimalne i codziennie kręciła się karuzela miejsc, trudno wyróżnić poszczególnych zawodników. Przyjmijmy więc sportową zasadę, że zwycięży najlepszy. A trzeba bezstronnie przyznać, że Pieczewski rzeczywiście zademonstrował wyjątkową bojowość połączoną z wielką rozwagą, a ponadto zawsze chętnie deklarował swą pomoc w powietrzu. Walory pozostałych pilotów znane są nie od dziś, szkoda więc czasu na powtarzanie.

Tylko jednemu pilotowi, wprawdzie też na krótko, udało się rozdzielić polskich szybowników. To mistrz ZSRR, Władimir Czuwikow, któremu przepowiadaliśmy i nadal prorokujemy wielką przyszłość. Ten młody jeszcze pilot, mimo braku doświadczenia i głębszego przygotowania taktyczno-teoretycznego, walczył z naszymi jak równy z równymi. Wygrał dwie konkurencje, m. in. trójkąt 500 km. To rzadki talent. Jeśli dopisze mu szczęście (w Lesznie niestety go nie miał), może spowodować, że dekoracja zwycięzców w Argentynie rozpocznie się od hymnu radzieckiego. Musi się oczywiście jeszcze wiele uczyć. Drugie ZSKS z pewnością będą milowym krokiem w jego rozwoju.

Przed startem do konkurencji II ZSKS i VIII SMP.



Niespodziankę sprawił nam Pal Szereday (Węgry), który pokazał prawdziwy „ptasi instynkt". Zdany na własne siły i powolny szybowiec wywalczył doskonałe ósme miejsce z minimalną stratą do poprzedników. Średnią grupę zawodników reprezentują Svoboda i Wala (CSRS), Gonczarenko (ZSRR) oraz Blauert i Daumann (NRD). Ci mogą być zawsze groźnymi rywalami. W Lesznie latali nierówno i to głównie zaważyło na ich końcowych rezultatach.

Oceniając drużynowo, prócz Polski, doskonale spisała się ekipa ZSRR. CSRS reprezentował „drugi garnitur" i trudno powiedzieć, co by było, gdyby latali u nas Mestan i Zejda na „Spartakach". Piloci NRD mieli za mało czasu na zdobycie kwalifikacji wysoko-wyczynowych, ale jeszcze rok, dwa i prawdopodobnie będziemy wiele o nich słyszeć. Tym bardziej, że stosują mądrą politykę stawiania na młodzież. Węgry stworzyli zgrany zespół — szkoda, że nie mają lepszych szybowców. Rumuni i Jugosłowianie latający na „Jaskółkach" z góry skazani byli „na pożarcie". „Jaskółka" ma już dziesięć lat i trudno w poważnej konkurencji coś na niej lepszego wywojować. Bułgarzy rozkręcali się z dnia na dzień. Wyjechali z Polski z rekordem w przelocie otwartym (nota bene ustanowionym na trójkącie 500 km) i wieloma cennymi doświadczeniami.

Jak naszym zdaniem wyglądały sprawy organizacyjne? Dobór konkurencji właściwy. W miarę optymistyczny, zmuszał pilotów do maksymalnego wysiłku. Komisja sędziowska i sportowa pracowały bez zarzutu. Administracyjnie wszystko grało, choć noclegi w namiotach dały się personelowi pomocniczemu porządnie we znaki (zimno!!!) i z radością powitamy budowę w Lesznie internatu. Obsługa meteorologiczna nie dokonała takich cudów jak mgr Rzeszut w ubiegłym roku i miała kilka potknięć, niektóre nawet poważne. Za niedociągnięcia organizacyjne uważamy brak oficjalnych tłumaczy (choćby na dwa zasadnicze języki) i faux pas z szybowcami startującymi pewnego dnia poza konkurencją, bez uprzedzenia zawodników.

JERZY POMIANOWSKI

MISTRZOSTWA POLSKI

BEZ REWELACJI

NAWET nie potrzeba było dwutygodniowych obserwacji. Wystarczy przyjrzeć się tabeli wyników VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski, by zauważyć że w tegorocznych SMP zabrakło tego, co w sporcie bodaj najważniejsze — wyrównanej walki. Popatrzmy bowiem na liczby. Tadeusz Góra wyprzedził zawodnika zajmującego piąte miejsce (Jerzy Dąmbski) o ponad 900 punktów, a dziesiątego (Zbigniew Kirakowski) aż o 1600, czyli o przeszło półtorej konkurencji! Dalej też nie było wiele lepiej. W środku tabeli zagęszczenie, ale za to od dołu jest dziesięciu zawodników, którzy nie uzyskali nawet 50% punktów możliwych do zdobycia.



„Muchy-Standard" z mistrzostw Polski startowały po szybowcach z zawodów międzynarodowych.

To niestety smutna prawda, że poza nieliczną, bo właściwie tylko pięcioosobową czołówką — o dalszej kolejności w większej mierze decydował przypadek niż ustalona forma oparta o umiejętności zawodnicze i ambicję sportową. Prawie każdy pilot „wyróżnił" się lądowaniem, które chciałby tłumaczyć tylko pechem. A przecież, jak to dobrze w praktyce pokazali piloci latający na „Fokach", do podstawowych zalet zawodnika (przy obowiązującym regulaminie) należy umiejętność wyhamowywania prędkości przelotowej w niepewnych sytuacjach i przetrwania kryzysów w powietrzu. Uogólniając można stwierdzić, że zupełnie zawiedli debiutanci. Przykro jest o tym pisać nie tylko dlatego, że liczyliśmy na nich w naszych przewidywaniach. Nawet biorąc poważną poprawkę na „frycowe", które zgodnie z tradycją każdy początkujący musi zapłacić — to Popiołek, Trzpil, Jaworski czy Prokop zawiedli nasze nadzieje. A okazja w tym roku do „zabłyśnięcia" i dostania się do kadry była wyjątkowa wobec udziału czołówki w II ZSKS oraz niezakwalifikowania się na mistrzostwa szeregu doświadczonych szybowników.

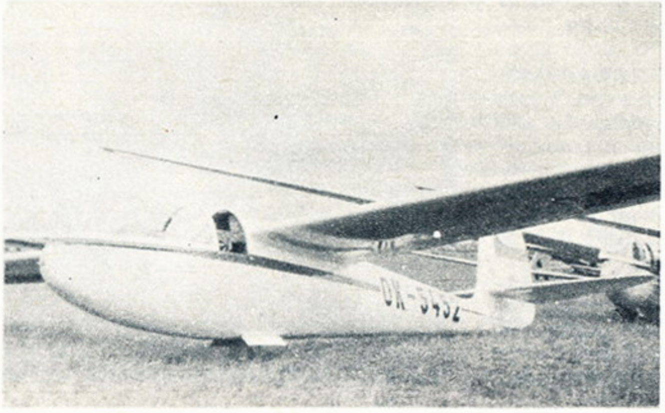
Dobrze choć, że na otarcie łez mamy trzech nowych kadrowiczów — Leszka Kucińskiego, Franciszka Kępkę i Stanisława Łuszpińskiego, którym dopisała forma (i... szczęście) na finiszu. Znając tych pilotów od szeregu lat z wielkich ambicji sportowych, talentu wyczynowego i zaciętości, wierzymy, że łatwo nie dadzą się „wykosić" z czołówki.

Jakie uwagi indywidualne mamy o poszczególnych zawodnikach?

Przede wszystkim serdeczne gratulacje dla mistrza Polski Tadeusza Góry. Człowiek ten którego nazwiska uczyliśmy się w młodości obok Skarżyńskiego, Bajana czy Burzyńskiego, jeszcze dziś „na boisku" potrafi zwyciężać, demonstrując młodzieży prawdziwie wielkie oddanie dla lotnictwa i sportu. Góra posiadł wyjątkową w sporcie (także lotniczym) umiejętność bicia konkurentów, a jednocześnie zyskania ich gorącej sympatii.

Z jego zwycięstwa, które mimo słabej formy większości konkurentów, wcale nie przyszło łatwo (pamiętajmy o braku możliwości treningu), szczerze się cieszymy.

Henryk Muszczyński — młody inżynier z Ostrowa Wlkp — swym wicemistrzowskim tytułem udowodnił, że członkostwo kadry nie było dziełem przypadku. Regularność i rozwaga to — naszym zdaniem — główne walory tego zawodnika. Wielka szkoda, że nie doszedł do skutku wyjazd Stanisława Ratusińskiego na mistrzostwa Wielkiej Brytanii. Sądząc po formie, którą zademonstrował w Lesznie, z jego startu w Anglii mielibyśmy powody do zadowolenia. Wprawdzie nie wytrzymał nerwowo na pozycji lidera i musiał zadowolić się trzecim miejscem, to potencjalnie — przynajmniej w tegorocznej formie — jest bardzo groźnym rywalem dla najlepszych.



„Demant" — udana konstrukcja naszych południowych przyjaciół. Foto: J. Pomianowski

O nowych kadrowiczach — Kucińskim, Kępce i Łuszpińskim już pisaliśmy. Mamy nadzieję, że tegoroczne rezultaty dobitnie przekonały młodego Kępkę, że na zawodach trzeba solidnie pracować — tym bardziej, że niewątpliwy talent i młodość otwierają mu szerokie perspektywy.

Dąmbski, Kmiotek i Kirakowski pokazali się z dobrej strony. Dąmbski wyróżniał się bojowością, a Kmiotek „twardością" i umiejętnością dostosowywania taktyki do warunków. Zbigniew Kirakowski nie może jakoś odnaleźć swej formy sprzed lat, kiedy to gromił najlepszych.

Dwaj instruktorzy — Andrzej Ciesielski i Mirosław Królikowski byli jedynymi „odkryciami" tegorocznych mistrzostw. Przez szereg konkurencji latali bardzo regularnie stale trzymając się w czołówce. Niestety życie jest twarde i finisz okazał się ponad ich możliwości. Mimo to dziewiąte miejsce Ciesielskiego i jedenaste Królikowskiego możemy uważać, uwzględniając brak u nich doświadczenia zawodniczego, za duży sukces sportowy.

Nasze panie w tym roku nie błysnęły. Najlepsza z nich Pelagia Majewska zajęła dwunaste miejsce, które nie odzwierciedla możliwości tej znakomitej szybowniczki. Sympatyczna „Pela" w szeregu trudnych konkurencjach potwierdziła jednak swoją wysoką klasę.

Pozostali zawodnicy wyraźnie odbiegali poziomem od wymienionych. Wprawdzie wkładali w swe loty wiele ambicji, ale nie potrafili nawiązać walki z czołówką i z zacięciem toczyli boje między sobą o ...naste miejsca. Ze swych porażek z pewnością wyciągną wiele wniosków i nauk. Jeszcze w tym sezonie mogą „odbić" się w zawodach memoriałowych, by w przyszłym roku wykorzystując nabyte doświadczenia z lepszym skutkiem walczyć o miejsce na najwyższym podium. W tym zbożnym dziele życzymy im wytrwałości i wiele szczęścia. (pom)

Z POSIEDZENIA KOMISJI SZYBOWCOWEJ AEROKLUBU PRL

W dniu 29 czerwca br. odbyło się w Warszawie pod przewodnictwem mgr inż. Juliana Bojanowskiego kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.

Zebranie rozpoczęło się sprawozdaniem przewodniczącego z obrad Komisji Szybowcowej FAI, które odbyły się w Paryżu w dniach 22–23 czerwca br. Obok spraw mistrzostw świata wiele uwagi poświęcono w Paryżu na omówienie ewentualnych zmian w kodeksie sportowym FAI (m. in. wiele propozycji Aeroklubu PRL) oraz nowych pozycji w tabeli rekordów międzynarodowych. Od nowego roku zamiast prędkości po trasie trójkąta 200 km będzie wprowadzony trójkąt 300 km. Obszerną informację z paryskich obrad Komisji Szybowcowej FAI zamieścimy w następnym numerze „Skrzydlatej".

Z kolei tematem obrad Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL były przygotowania do mistrzostw świata. Sprawy organizacyjne zreferował kierownik polskiej ekipy Tadeusz Rejniak, a o problemach technicznych mówił szef techniczny inż. Leszek Pituch. Wiele czasu poświęcono na dyskusję (odbywała się ona bez udziału zainteresowanych) nad wyborem pilotów, którym powierzona będzie obrona barw biało-czerwonych. Po dokładnej analizie ostatnich wyników, indywidualnych walorów i całokształtu działalności wyczynowej oraz doświadczenia zawodniczego – komisja jednogłośnie postanowiła powołać do reprezentacji następujących pilotów: **Edwarda Makulę** i **Jerzego Popiela** w klasie otwartej oraz **Jerzego Adamka** i **Józefa Pieczewskiego** w klasie standard. Pilotem rezerwowym został **Adam Witek.** Oczywiście decyzja Komisji Szybowcowej musi być zaakceptowana przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL.

Opierając się na wynikach II ZSKS i VIII SMP komisja postanowiła powołać do Szybowcowej Kadry Narodowej na rok 1962–63 następujących pilotów: **Józefa Pieczewskiego, Jerzego Popiela, Jerzego Adamka, Adama Witka, Mariana Gorzelaka, Edwarda Makulę, Tadeusza Górę, Henryka Muszczyńskiego, Stanisława Ratusińskiego, Leszka Kucińskiego, Jerzego Dąmbskiego Franciszka Kępkę, Stanisława Łuszpińskiego** i **Andrzeja Kmiotka.** Do składu kadry dokooptowano także **Pelagię Majewską.**

Ostatnią z ważniejszych spraw o których mówiono był regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Powołana została komisja, której zadaniem jest opracowanie (na podstawie ankietowych wypowiedzi pilotów) założeń i propozycji zmierzających do zmodernizowania i ujednoznacznienia regulaminu CZS. (pj)

al-tajaran al-szira'jje الطيران الشراعي ZNACZY — SZYBOWNICTWO

KORESPONDENCJA WŁASNA Z EGIPTU

JAN GAWĘCKI

GORĄCE afrykańskie popołudnie. Temperatura grubo powyżej 30°C. Siedzę w cieniu drzew na nabrzeżu Nilu w Kairze, patrzę na rzekę, słucham świegotliwego bulgotania — wartko w tym miejscu płynących — gęstych od żyznego mułu wód. Biegnę myślą wzdłuż „najstarszej rzeki świata" do odległych miejsc, które w czekającej mnie wyprawie mam zwiedzić. Duchem jestem już w miejscach starożytnych kultów bogów i bogiń: Amona, Mut, Chonsu, Horusa i Hator. Oczyma rozbujanej wyobraźni podziwiam nieprzemijającą wspaniałość świątyń, w starodawnej stolicy Górnego Egiptu — Tebach, w Denderze, Edfu, Esna... Zachwycam się delikatnością rysunku i świeżością kolorów reliefów, pokrywających rozległe wnętrza wykutych w wapiennych skałach grobów faraonów. Żaglową feluką o kształtach niezmienionych od czasów dawnych władców Egiptu przeprawiam się właśnie przez mleczno-kawowe wody świętej rzeki... ...gdy nagle budzi mnie z marzeń nieoczekiwane i gwałtowne działanie — wykształconego w podświadomości wszystkich pilotów — niezwykle delikatnego i sprawnego mechanizmu. Mechanizmu spostrzegania na niebie latających obiektów. I tym razem nieomylnie zadziałał!

Ten odległy, ledwie dostrzegalny, a jednak natychmiast wyłowiony wprawnym okiem błysk... toż to refleks słońca w kabinie lecącego samolotu!

— Tak... — samolotu!

— Nie! Nie! — To szybowiec!!

Teraz już widzę dokładnie: — daleko nad horyzontem, po zachodniej stronie Nilu, tam, gdzie zaczynać już się musi pustynia — krąży szybowiec.

Nie wierzę jeszcze oczom! Lecz to nie „fata morgana": widzę jak zdecydowanie nabiera wysokości i krążąc przesyła w moim kierunku regularne rozbłyski.

A więc! Stało się! W tak przypadkowy sposób natrafiłem wreszcie na nić, która zaprowadzi mnie do „kłębka". Dotrę, jestem już tego pewien, do miejsca skąd szybowiec ten wystartował i gdzie wyląduje. Uwieńczę moje, jak dotąd — bezowocne poszukiwania szybowników w Egipcie. Nie ujrzę po powrocie zawiedzionych min moich przyjaciół w Polsce pytających niezmiennie: „A latają tam? A jakie mają szybowce? Jakie są warunki? A latałeś może...?"

Dziesiątki nagabywanych przeze mnie do tej pory w Egipcie osób odpowiadało wzruszeniem ramion, zdziwieniem, lub „informacją", że, owszem, mogę zobaczyć samoloty na lotnisku (komunikacyjnym) w Heliopolis, ale o „samolotach" bez silników nie słyszano, powątpiewano czy w ogóle takie istnieją. Wybierając się w moją egzotyczną wyprawę wiedziałem, że w Egipcie istnieją dwa ośrodki szybowcowe: w Aleksandrii i w Kairze; lecz Egipt to nie Polska, gdzie szybownictwo jest dobrze znane i co drugi przechodzień wskaże drogę na aeroklubowe lotnisko.

Żegnam wzrokiem zmniejszający teraz wysokość i widocznie podchodzący do lądowania szybowiec, zapamiętuję kierunek do nieznanego mi jeszcze lotniska i z niezłomnym postanowieniem dotarcia tam choćby na piechotę... zawracam do miasta, niewiele bowiem mam już czasu do odejścia pociągu, który przerzuci mnie nocą w krainę cudów starożytnego Egiptu.

Głowę mam już jednak zaprzątniętą tylko jednym — lataniem, które na długi okres czasu pozostawiłem daleko w Polsce. Nie dostrzegam, tak dającej się zawsze we znaki zgiełkliwej natarczywości arabskiej ulicy. W zatłoczonym autobusie czuję się nieomal jak w warszawskiej „113" mającej podwieźć mnie na Gocławek. Prawie nie dociera do mej świadomości, jak zawsze przeraźliwy, gwizdek (!) konduktora sygnalizujący odjazd z przystanków. W umówionym miejscu przy pomniku Ramzesa II, przeniesionym z Memfisu przed kairski Dworzec Główny — spotykam już wielojęzyczną grupkę studentów, z którymi udaję się razem w podróż. Wszyscy znaleźliśmy się w Egipcie za pośrednictwem międzynarodowej studenckiej organizacji I.A.E.S.T.E. (The International Association for Exchange of Students for Technical Experience) — by poznać kraj i jego przemysł.

O godzinie 20.00 ruszamy. Pociąg unosi nas na południe. Jedziemy wzdłuż rzeki — żyzną doliną, która w Górnym Egipcie, jak wąziutki zielony pasek — długi i cienki liść papirusu, leży między pustyniami Arabską i Libijską, by w Dolnym Egipcie rozwinąć się w kielich Kwiatu Lotosu — płodną deltę Nilu.

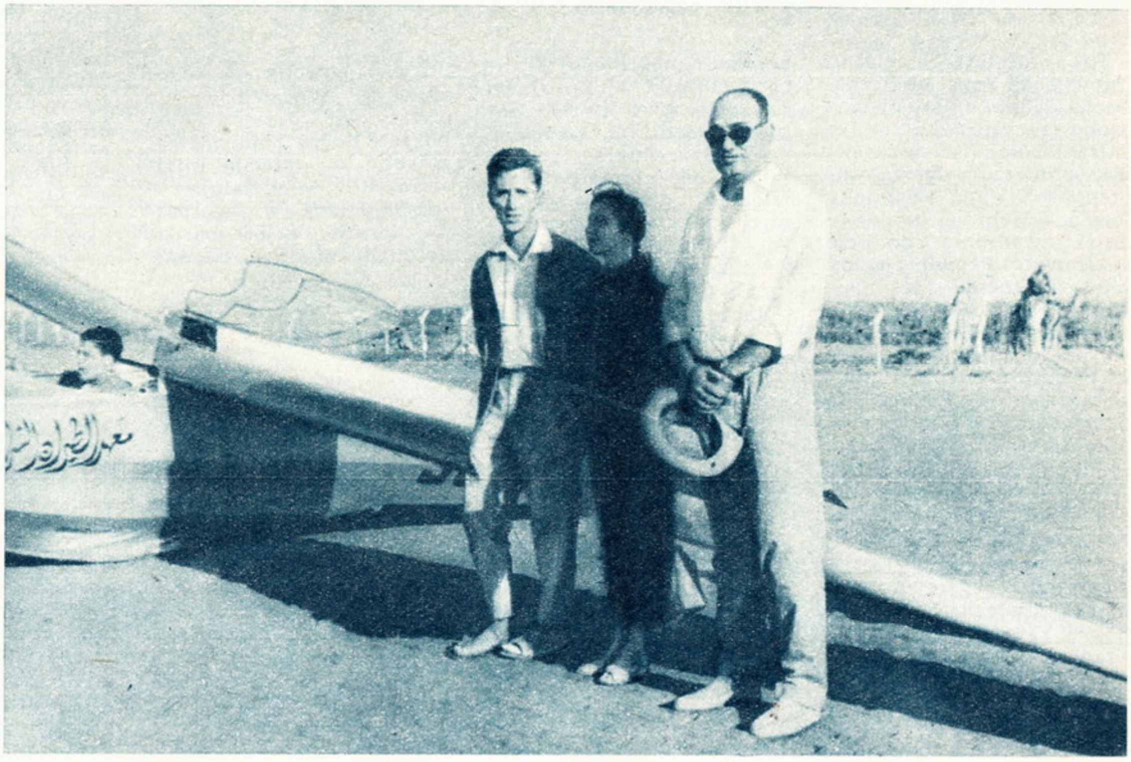
★

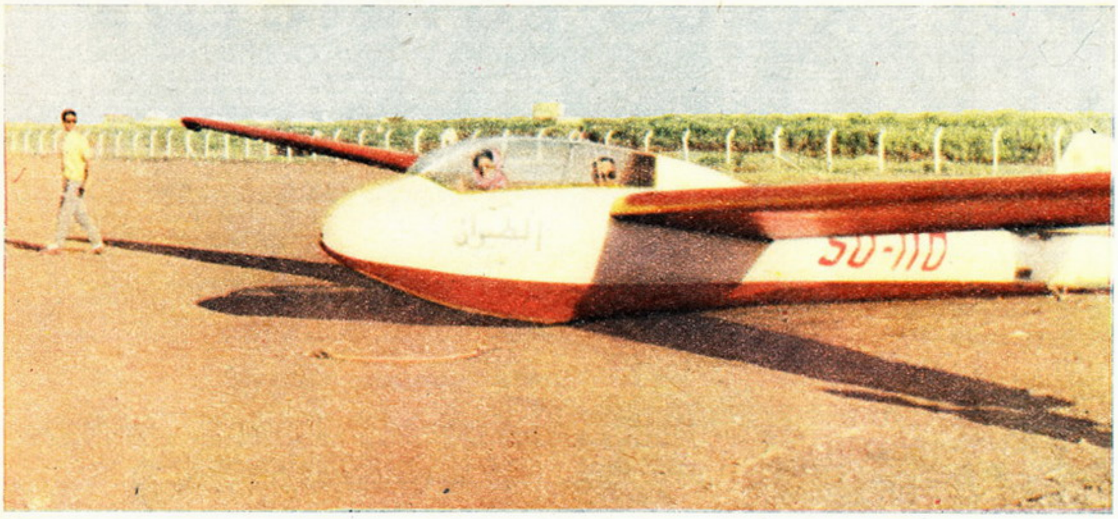
Gdy po przeszło tygodniu znów jestem na placu Ramzesa przed dworcem w Kairze, upał nie robi już na mnie wrażenia. Rozprażony jeszcze suchym 50-stopniowym podzwrotnikowym powietrzem Assuanu, odczuwam obecnie... raczej chłód. Szybko też biegnę do mego arabskiego przyjaciela, Adel El Beltagi, pomagającego mi w moich uprzednich bezskutecznych poszukiwaniach egipskich szybowników. Jego „Volkswagen" przyda się teraz znakomicie. Znam już kierunek poszukiwań. Natychmiast po ukończeniu pracy (Adel jest prawnikiem i pracuje w przedsiębiorstwie budowlanym), ruszamy w kierunku domniemanego lotniska — na zachodnią stronę Nilu. Po przeprawieniu się przez oba mosty i wyspę Zamalek, już wiemy dokąd jechać. Prowadzi nas widok startujących i lądujących w oddali samolotów sportowych. Już tylko wysoki nasyp kolejowy dzieli nas od granicy lotniska (czujemy to, bo przed chwilą tuż nad naszymi głowami przeleciał podchodzący do lądowania „Chipmunk"). I wreszcie — cóż za radość: przede mną rozległy trawiasty obszar zielonej przestrzeni lotniska. Od dwu miesięcy oglądam na zmianę tylko dwa krajobrazy: żółty bezkres pustyni lub też, wykorzystany w każdej piędzi pod niezwykle bujną uprawę, krajobraz płodnej doliny Nilu. Jak to pięknie — mieć pod sobą trawę i oddychać powietrzem lotniska.

Jesteśmy już wśród białych zabudowań lotniska. Nowoczesne hangary, oszklona wieża kontroli, ładny parterowy budynek kierownictwa aeroklubu o szerokich oknach z widokiem na lotnisko. Zupełnie odbiega on swym wyglądem od typowego arabskiego budownictwa, nad którym ciąży, zrozumiałe całkiem założenie ochrony i ucieczki przed słońcem (małe okna ze stale zawartymi okiennicami). Tu jednak lotnisko wymaga niczym nie utrudnionej obserwacji. Ku memu strapieniu nie widzę na nim szybowców. Bez przerwy latają po kręgu „Chipmunki", pod hangarem stoi „Bestmann" i Auster" oraz dobry znajomy... „Super Aero".

Lecz oto podchodzi do mnie Adel wraz z postawnym przystojnym mężczyzną o ruchach znamionujących lotnika. Przedstawiamy się sobie. Okazuje się, mam do czynienia z samym dyrektorem i szefem wyszkolenia Aeroklubu Egiptu na lotnisku Embaba. Chwilę później siedzimy już w jego gabinecie, pijemy mrożoną „Coca-Colę" i rozmawiamy. Dowiaduję się, że loty szybowcowe odbywają się tylko w niektóre dni tygodnia. Najbliższe będą za dwa dni. Zostaję gościnnie zaproszony do ponownego przybycia — będę mógł spotkać szybowników, a nawet i polatać. Okazuje się, że nie jestem jednak pierwszym polskim szybownikiem na lotnisku Embaba. Salah Zaki, tak bowiem nazywa się mój rozmówca, podaje mi, jako interesującą wiadomość, że jedną z

Od prawej: instr. Shaker, „Gajana", autor, szybowiec, a za płotem... wielbłądy.





„Mü-13" przed startem. W kabinie Bożena Strzyżewska i instr. Shaker. Foto: Autor

członkiń ich klubu jest szybowniczka przybyła z Polski przed rokiem. Wspomina też, że ostatnio zagląda do nich bardzo rzadko.

Od razu domyślam się o kogo chodzi. Tuż przed wyjazdem z Polski, nieoceniony Jurek P., poza nauczeniem mnie — dającego wobec pięknych Arabek natychmiastowy, jak twierdził, efekt — zwrotu: „ana 'achib buki!" (jestem przekonany, że potrafi to wyrażenie skutecznie stosować we wszystkich językach świata), przekazał mi i inną ciekawą wiadomość. Od niego właśnie dowiedziałem się, że w Egipcie przebywa nasza koleżanka z Aeroklubu Warszawskiego — Bożena Strzyżewska. Podobno, jak mówił Jurek, „wydała się za mąż za dorodnego Egipcjanina, przeszedłszy uprzednio na islam". Poznawszy nieco stosunki arabskie, nie liczyłem zupełnie by udało mi się



Bilet na lot szybowcem.

ją spotkać. Przypuszczając, że to chyba o niej właśnie mówi Salah — wymieniłem jej nazwisko, próbując równocześnie wytłumaczyć jej absencję na lotnisku... właśnie obowiązkami małżeńskimi. Spotkałem jedynie wielce zdziwione spojrzenia: nazwiska nie pamiętano, podano imię — „Gajana" (Hm!.. trochę podobne do — Bożena"), lecz stan cywilny i zajęcie osóbki już zupełnie się nie zgadzały. „Gajana studiuje w Kairze i ani myśli wyjść za mąż!" (!?). Od czegóż jednak przejrzysta kartoteka. Za chwilę leży przede mną karta ewidencyjna, z której uśmiecha się do mnie z fotografii... — „Mrówka" — Bożena Strzyżewska! Nawalił więc chyba coś Jurkowy „wywiad"!

Na tym kończymy przyjemną rozmowę i udajemy się zwiedzić hangar z szybowcami. I znów zaskakujące spotkanie! Przed hangarem, na płycie stoi... nasz poczciwy „Żubr". Salah Zaki informuje mnie, że kupiono go w „Motoimporcie" kilka lat temu. Było z nim trochę kłopotów (brak szczegółowej instrukcji obsługi, trudności w uzyskaniu części zapasowych), lecz obecnie po wymianie silnika służy wiernie i z powodzeniem.

Wchodzimy do hangaru — zarzucony szybowcami! Jest ich chyba z 40. Lecz co za zbieranina typów: "Prefekty", „Grunau-Baby" „Olimpie", „Bergfalke", z dwumiejscówek: Mü-13" i angielski T-21B, widzę też „Zugvogla" i „Spatza". Słyszę, że drugi ośrodek szybowcowy w Aleksandrii posiada około 20 szybowców — również głównie angielskich i niemieckich (jest tam też i „Lehrmeister"). W przyhangarowym warsztacie przyglądam się produkcji montowanego z elementów „Bebika". Okazuje się, że i stojące przed hangarem „Bestmanny" wyprodukowane zostały z licencji przez zakłady w Heluanie i nazywają się „Al-gumhurijjat" („Republika"). Kończę już przyjemną wizytę żegnany przez dyrektora przyjaznym uśmiechem i ponownym zaproszeniem na pojutrzejsze loty szybowcowe.

Gdy wieczorem spaceruję wśród neonów Sherif Pasha, odczuwam radosną świadomość dobrze przeżytego dnia, od którego już więcej wrażeń nie należy oczekiwać. Skręcam w Kasr Nil... i „słupieję". Drobne idące naprzeciw dziewczę uśmiecha się do mnie twarzą z widzianej na lotnisku fotografii. „Drewnianymi" szczękami (nie używałem polskiego od dawna) mówię: „Dzień dobry, Bożenko!"

Obopólnej radości z niezwykłego spotkania nie ma końca. Prawdziwy „dzień cudów"! Trzeba przecież nieprawdopodobnego zbiegu okoliczności by tak spotkać się w 3,5-milionowym mieście. Do późnej nocy chodzimy po ulicach i przesiadujemy w „kafejkach", nie mogąc zaprzestać rozgorączkowanej rozmowy na dziesiątki tematów. Ta filigranowa dziewczyna ma za sobą tyle niecodziennych przeżyć!

Bożena Strzyżewska jest w Egipcie od 1960 roku. Znalazła się tutaj w wyniku niełatwych starań jej profesorów z Uniwersytetu Warszawskiego. Studiowała z dużym powodzeniem prawo i orientalistykę. Pobyt na Bliskim Wschodzie miał uwieńczyć jej studia pracą dyplomową z bardzo specjalnej i ogromnie potrzebnej Polsce dziedziny: prawa międzynarodowego Wschodu. Opracowanie tego tematu, nawet w najmniejszym zarysie, wymaga poza znajomością języka, szczegółowych studiów islamu i dobrej znajomości świata arabskiego. Już po niedługim pobycie Bożeny na Uniwersytecie Kairskim, przedstawiono jej propozycję bez precedensu w historii: studia na Al'Azharze, najwyższej instytucji naukowej islamu, dostępnej do tej pory jedynie dla mężczyzn. Początki tej uczelni sięgają X wieku i dotąd jej profesorowie prowadzą lekcje na sposób średniowieczny, czytając z uczniami i komentując teksty Koranu. Nasza rodaczka jest pierwszą i, jak dotąd, jedyną kobietą w historii Al'Azharu. Fakt jej pobytu na tej uczelni jest przejawem starań o dokonanie zasadniczego przełomu w skostniałej przez wieki mentalności arabskiej. Rozkochana w Oriencie Bożena przeżywa swoje chwile z „tysiąca i jednej nocy". Z pomocą 12 starych szejchów-profesorów zgłębia subtelności prawnicze islamu. W ciągu 2 lat ukończy pisać swą książkę i sama otrzyma tytuł... szejcha. („Szejch" — dosłownie — starzec jest zaszczytnym przydomkiem nadawanym w islamie z szacunkiem dla tych, którzy znają Koran i ukończą studia na Al'Azharze). Warto tu dodać, że na świecie żyje obecnie zaledwie 3 orientalistów nie-mahometan mogących poszczycić się dyplomem Al'Azharu. Po powrocie do Polski będzie więc niewątpliwie wybitnym ekspertem w sprawach Wschodu. Egipcjanie nazwali Bożenę — „Gajana" („Motylek"). Cieszy się ich przyjaźnią i szczerą pomocą. Wyjaśnia się również nieprawdziwość wieści o jej domniemanym zamążpójściu.

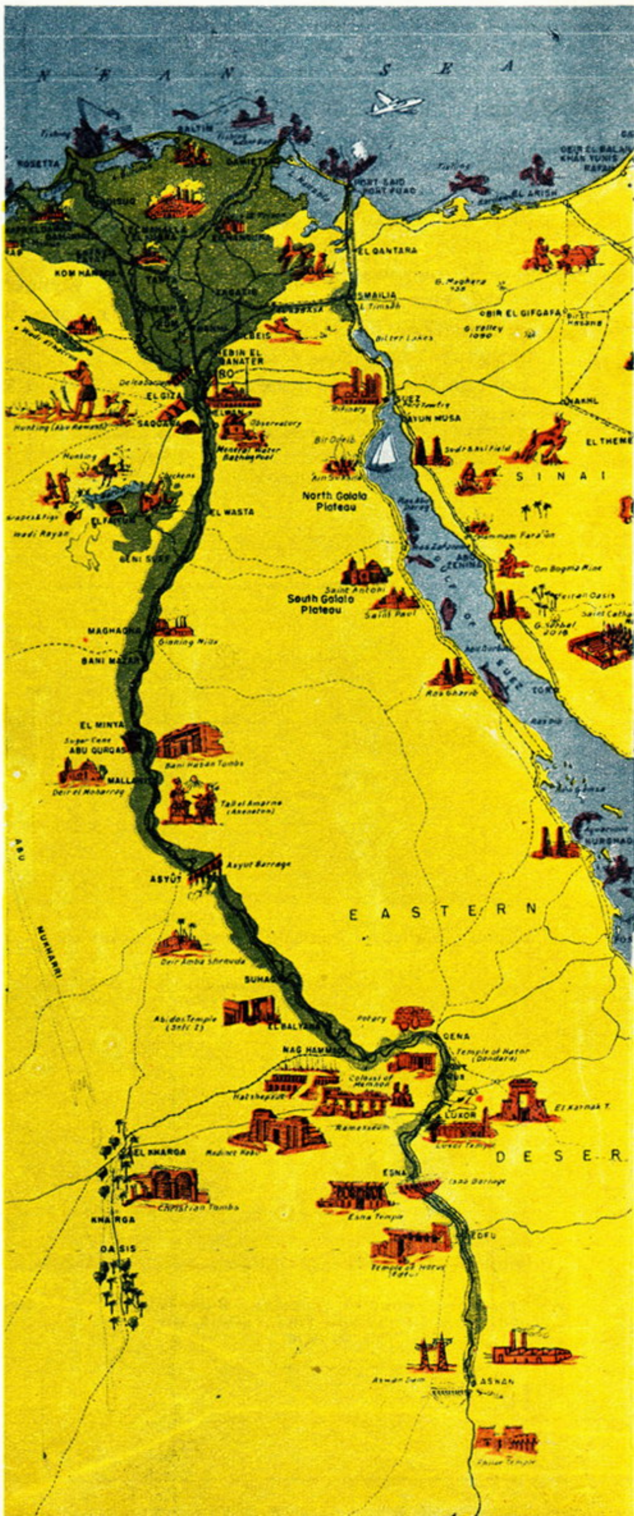
★

Gdy po dwu dniach wybieramy się wspólnie na lotnisko, trafiamy właśnie na przerwę w lotach. Rozmawiam z pilotami i instruktorami. Zainteresowanie budzi moja diamentowa odznaka, którą początkowo kwalifikują jako srebrną lub złotą. Szybownictwo nie jest tu oczywiście tak powszechnie uprawiane jak u nas. Aviation Club of Egypt posiada dwa ośrodki szybowcowe: Egyptian Gliding Institute na lotnisku Embaba w Kairze i ośrodek szybowcowy w Aleksandrii. Dyrektorem Aeroklubu w Kairze jest poznany uprzednio przeze mnie Salah Zaki, a działalnością szybowcową w Aleksandrii kieruje kpt. Hassan (nie jest to jednak znany nam z zawodów szybowcowych w Samedan w 1948 r. Kamil Hassan). Obydwa ośrodki posiadają po dwóch instruktorów oraz w sumie około 60 szybowców niemieckich i angielskich. Do najlepszych pilotów szybowcowych Egiptu zaliczyć należy obu kairskich instruktorów: dow. bryg. Shakera i Emila Semaika. Ostatni z nich posiada większość szybowcowych rekordów Egiptu.

Opłaty za latanie na szybowcach są raczej b. niskie. Składka roczna wynosi 5 funtów egipskich (ok. 10 dolarów) i dodatkowo 2 funty za dopuszczenie do wykonywania lotów samodzielnych. Podstawowym rodzajem startu jest wyciągarka. Jeden start kosztuje 5 piastrów (1 funt egipski = 100 piastrów). Latanie na samolotach jest dużo droższe (6 funtów za godzinę lotu) i uprawiane jest przede wszystkim w ramach treningu pilotów wojskowych. Nie istnieje również sport spadochronowy. Przeloty szybowcowe wykonuje się na stałych trasach: Aleksandria — Kair lub Kair — Suez wzdłuż biegnących przez pustynię autostrad. Rekordem w tej konkurencji jest czterokrotny przelot bez lądowania na trasie Kair — Suez, o łącznej długości 450 km. Warunki termiczne są, w porównaniu z polskimi, nadzwyczaj dobre. Wysoki pułap wznoszeń, niższy średnio od 3000 m, przy zachmurzeniu 0/8—4/8 Cumulus humilis i doskonałej widzialności; przeciętne wznoszenia nie niższe od 3 m/sek i często powyżej 7 m/sek (na tej wartości tj. 20 stóp/min kończy się zakres wskazań powszechnie stosowanych wariometrów słupkowych Cosim) oraz długi, przeszło 9-godzinny okres trwania termiki w lecie, przy niezbyt silnych wiatrach (do 30 km/godz), stwarzają możliwości długich przelotów po trasach zamkniętych. Najbliższym

CIĄG DALSZY NA STRONIE 19

„Kwiat lotosu" — delta Nilu.



Z HISTORII POLSKIEGO LOTNICTWA

LUBELSKI KLUB LOTNICZY

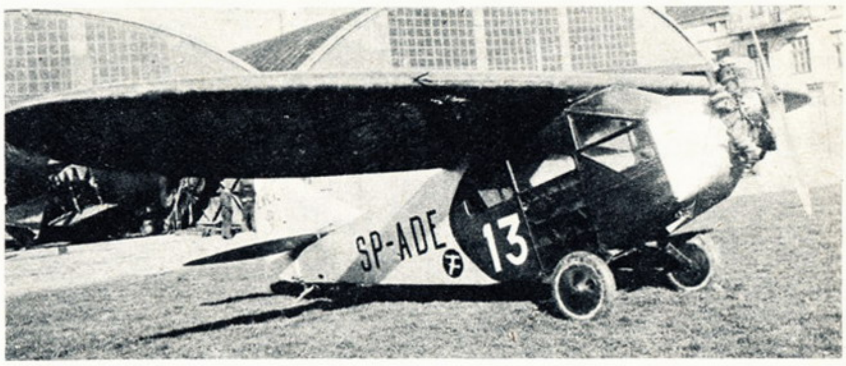
LUBELSKI Klub Lotniczy powstał oficjalnie na przełomie lat 1929—1930. Zapoczątkowało go także potajemne wykonanie dokumentacji samolotu „Ptapta" przez inż. inż. Dąbrowskiego i Uszackiego (późniejszych konstruktorów w PZL w Warszawie) i całą załogę klubu. „Ptapta" był to dwumiejscowy, sportowy dwupłatowiec z silnikiem „Anzani" 60 KM. Po kilku latach (w 1936 r.) nastąpiło przekształcenie „Ptapty" w ewentualną rekordzistkę w tej klasie samolotów. Wbudowano w samolot wiele zbiorników na paliwo i zrobiono z niego jednomiejscową maszynę DUS-III. W początkach sierpnia 1936 r. była ona gotowa do startu i do pobicia rekordu. Ale, niestety, podczas startu do rekordu w Dęblinie będąc na wysokości 12—15 m samolot przepadł rozbijając się całkowicie. Pilot-oblatywacz fabryczny, Władysław Szulczewski, wyszedł z wypadku bez szwanku. Wygrzebał się ze szczątków maszyny, splunął i zapaliwszy papierosa rzekł tylko: „szkoda, że się nie udało".

LKL rozwijał się dalej pomyślnie i miał coraz liczniejszych członków, którzy pracowali dla klubu i szkolili się na samolotach. Pierwszą legalnie wykonaną maszyną klubową była LKL-I, która niestety spłonęła przy starcie, lecz pilot uratował się. Następny z kolei samolot to LKL-II tzw. „szafa". LKL-III nie ujrzał światła dziennego, pozostał tylko jako projekt. Natomiast LKL-IV był dość udanym samolotem i brał udział w Zimowych Lubelsko-Podlaskich Zawodach Lotniczych począwszy od 1934 r. Ostatni samolot LKL-V został wykonany zimą 1938 r. Zachowany był klasyczny obrys górnego płata z zastrzałami; silnik „Walter-Skarab" o mocy 130 KM. Samolot ten miał być produkowany seryjnie dla potrzeb LKL, a być może i innych klubów. Był to bardzo udany samolot szkolno-sportowy.

W Lubelskim Klubie Lotniczym zorganizowany został również kurs szybowcowy. Latano na własnym szybowcu LKL-SZ-1 konstrukcji mieszanej drewno-stal. Zakupiony też został i złożony własnymi siłami hangar polowy dla użytku klubowego. Zimowe Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze zapoczątkowane w 1934 r. stworzyły duże możliwości dla wielu zdolnych pilotów i konstruktorów. Była to piękna impreza wymagająca od załóg biorących udział wiele wytrwałości, ambicji a nawet odwagi.

Wybuch wojny we wrześniu 1939 r. przerwał działalność Lubelskiego Klubu Lotniczego.

BAZYLI KRAWCZENKO



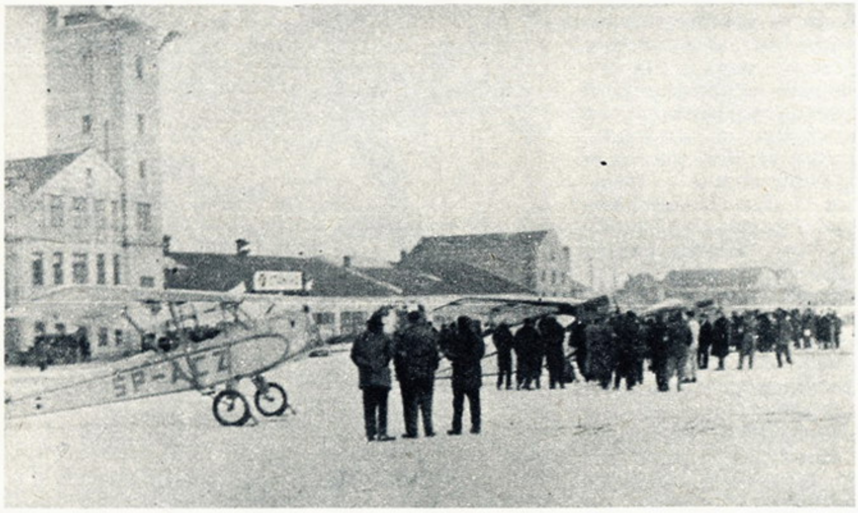
Samolot LKL-II



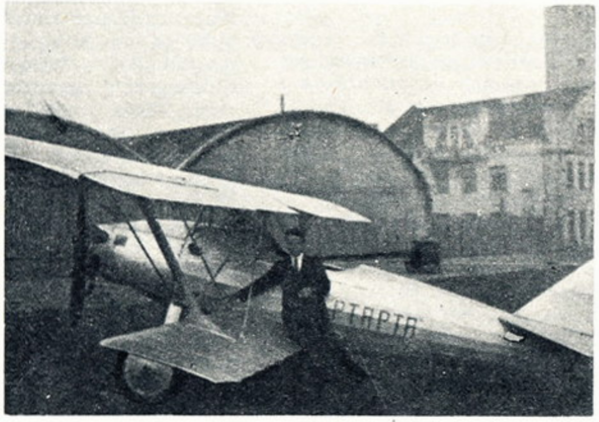
Samolot dwumiejscowy LKL-IV



Samolot dwumiejscowy LKL-V



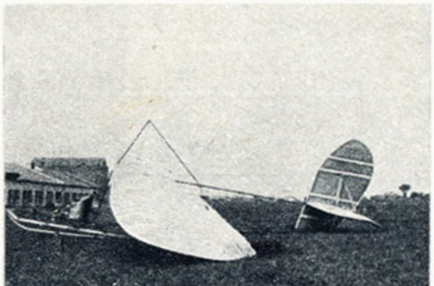
Zimowe Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze. Uczestnicy na lotnisku LKL.



Samolot dwumiejscowy PTAPTA i jeden z jego konstruktorów, inżynier Uszacki.



Francuski samolot szkolny Potez-VIII będący w posiadaniu LKL. Silnik Anzani 60 KM.



Szybowiec LKL-SZ-1.

Wszystkie zdjęcia ze zbiorów autora.



Samolot jednomiejscowy DUS-3, na którym zamierzano pobić w 1936 r. rekord światowy zasięgu lotu dla maszyn o ciężarze w locie do 375 kG. (Przebudowany z samolotu PTAPTA).

Do i od redaktora

LIST Z ANGLII

W numerze z sierpnia ub. r. (który przypadkowo obecnie otrzymałem) w artykule pt. „Zapomniana karta lotnicza" przeczytałem, iż „niewiele zanotowano nazwisk lotników, którzy startowali i lądowali w oblężonej Warszawie" w 1939 r. Z tych kilku, które się udało znaleźć, autor podaje, iż: „kpr. pil. Ignacy Radzymiński na RWD-8 między 17—23. IX latał w nocy do Modlina, dokąd dostarczał rozkazy i materiały sanitarne". Ponieważ jeden taki lot odbyłem z nim razem, dodam parę szczegółów.

20 września przyjechałem samochodem do Warszawy z Modlina, gdzie znalazłem się z moją 28 Dyw. Piech. po powrocie w ramach Armii Łódź. Otrzymałem na to zezwolenie d-cy obrony Modlina gen. Thommee z dodatkowym poleceniem zabrania przeznaczonych dla Modlina pieniędzy i materiałów sanitarnych.

Zabrałem z Komendy Miasta worek z pieniędzmi oraz worki z mat. sanitarnymi i tego samego dnia wybrałem się w drogę powrotną. Gdzieś za Bielanami samochód mój został zatrzymany, bowiem połączenie z Modlinem zostało przerwane, a szosa obsadzona przez Niemców. Nie było rady, trzeba było wracać do Warszawy. I tak na próżno przez następne 3 dni dojeżdżałem do wysuniętych placówek, by znów wracać do miasta.

Ponieważ koniecznie chciałem znaleźć się w swojej dywizji, udałem się do Sztabu Armii Warszawa na Mokotowie do d-cy lotnictwa, ppłk. dypl. Iżyckiego, prosząc o odesłanie mnie samolotem. Iżycki chętnie chciał mi dopomóc, lecz, jak powiedział, nie dysponuje żadnym samolotem oprócz sfatygowanego RWD-8, którego przelot z powodu małej szybkości jest dość ryzykowny. Na moją ponowioną prośbę polecił zawołać kpr. pil. Radzymińskiego, z którym miałem lecieć. Umówiłem się z tym ostatnim, iż wylecimy następnego dnia jeszcze w ciemności, lecz z takim obliczeniem, by lądować w Modlinie o brzasku dnia. Następnego dnia spotkaliśmy się na Polu Mokotowskim zgodnie z umową. Ładujemy worek z materiałami sanitarnymi (pieniądze zdążyłem zwrócić Komendzie Miasta) i Radzymiński zaczyna uruchamiać silnik. Ten nie chce zaskoczyć. Trwa to dość długo, robi się dzień, aż w końcu silnik zaczyna działać. Cały chytry plan odpada. R. pyta się mnie „Panie pułkowniku, lecimy, czy czekamy dnia następnego?" — odpowiadam: „lecimy". Wystartowaliśmy przelatując nad płonącą Warszawą i dalej wzdłuż Wisły do Modlina. Cudowny dzień i cudowny widok, trochę popsuty świadomością, iż każdej chwili ściągnie nas z powietrza jakiś pocisk niemiecki. Przypominam sobie jak trącając R. w ramię proponuję by maszynę wyciągnął wyżej (lecieliśmy bowiem na wysokości rzędu 1 000 m — najniebezpieczniejsza wysokość), lecz on wzniesieniem ramion odpowiada, że nie może, bo samolot w górę więcej nie wyciągnie.

Szczęśliwie dolecieliśmy do Modlina, lecz tu znów kwestia, gdzie lądować i R. zwraca się do mnie o wskazówki. Ja nie wiem, co się stało przez ostatnie 3 dni w Modlinie i czy zewnętrzne forty są dalej w naszym posiadaniu. Trzeba ryzykować, więc wskazuję mu jakieś puste pole między zewnętrznymi a wewnętrznymi fortami, lecz po wylądowaniu nie wysiadam, czekając kto się ukaże, nasi czy Niemcy. W razie gdy ci ostatni — możemy jeszcze poderwać się w powietrze. Szczęśliwie widzę jak z daleka biegnie do nas dwóch naszych żołnierzy. Wysiadam, dziękuję, a R. natychmiast startuje do lotu powrotnego.

Kiedy w dwa miesiące później po ucieczce z niewoli w Działdowie znalazłem się na Węgrzech, dowiedziałem się w Budapeszcie od ppłk. Iżyckiego, z wielką ulgą dla siebie, że ten dzielny pilot wrócił wówczas bezpiecznie do Warszawy.

Może te drobne szczegóły przydadzą się redakcji, dlatego też je wysyłam.

Łączę słowa poważania,

płk dr Wł. Dembiński
Londyn

JESZCZE O PRAWIE LOTNICZYM

Uprzejmie proszę o umieszczenie w najbliższym numerze „SKRZYDLATEJ" następującego sprostowania:

„W numerze 24 (571) „Skrzydlatej Polski" z dnia 17 bm. została umieszczona notatka, z której wynika, że w r. 1928 brałem udział w posiedzeniu Sejmu, na którym uchwalone zostało pierwsze polskie prawo lotnicze. Otóż, niestety muszę sprostować, że notatka ta oparta jest na oczywistym nieporozumieniu. Pierwsze prawo lotnicze nie miało prawnej formy ustawy, lecz było rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. To znaczy, że prawo to nie było uchwalone przez Sejm, lecz wydane z mocą ustawy, zgodnie z obowiązującą wówczas konstytucją, przez urzędującego wówczas Prezydenta RP. A zatem nie mogłem być obecny na posiedzeniu, którego nie było. Byłem wprawdzie przy urodzinach pierwszego prawa lotniczego, ale nie w Sejmie".

Dziękując z góry za uwzględnienie tej mojej prośby, kreślę się — z głębokim poważaniem.

Mgr TADEUSZ USZYNSKI

KTO NAPISZE?

Inżynier Tedeusz Rynkiewicz z Gliwic pisze do nas: „Bawiąc w maju br. w Budapeszcie poznałem bardzo miłego węgierskiego pilota, latającego na polskich samolotach typu „Gawron 101" i „1044". Pracuje w zespole, którego zadaniem jest rozpylanie nad lasami środków owadobójczych. Prosił mnie o pośredniczenie w nawiązaniu kontaktu z pilotami latającymi na „Gawronach". Chce wymieniać doświadczenia z techniki lotu i obsługi, a ponadto grające widokówki i płyty gramofonowe.

Ma lat około 28. Mówi dość dobrze po niemiecku. Jego adres: **Ajzert Sándor. Budapest 112. Repüllőgépes növényvédő állomás**".

Mamy nadzieję, że nie zabraknie chętnych wśród polskich pilotów, którzy podzielą się swymi doświadczeniami z węgierskim kolegą. Ponadto taka obustronna wymiana doświadczeń z eksploatacji „Gawronów" w dwu różnych krajach i być może odmiennych warunkach przyczyni się nie tylko do zadzierżgnięcia serdecznej przyjaźni, lecz także pozwoli lepiej poznać swą pracę.



NIE WIDZIMY PRZESZKÓD

Mieczysław Pałkiewicz — Ełk, woj. białostockie. Nie widzimy żadnych przeszkód, z powodu których nie można by powtórnie starać się na szkolenie szybowcowe, jeśli dolegliwość, z powodu której kandydat odpadł na badaniach (nadciśnienie), została zlikwidowana. Oczywiście o ewentualnej przydatności na szkolenie zadecyduje komisja lotniczo - lekarska i jej decyzja jest prawomocna i nieodwołalna. Aeroklub nie ma natomiast prawa odmówić powtórnego skierowania na badania, nawet wtedy jeśli wynik pierwszego badania dla kandydata był niepomyślny.

Cierpiący na tę samą dolegliwość **Tadeusz Grzybowski Górowo Iławieckie, woj. olsztyńskie** będzie się mógł starać na szkolenie szybowcowe, jeśli wyleczy swą dolegliwość nawet wtedy, kiedy już ukończy 10 klasę.

FILATELISTYKA

Leszek Książkiewicz — Modliborzyce, woj. kieleckie. Redakcja nasza znaczków pocztowych nie wysyła. Natomiast dosyć często można spotkać na łamach „Skrzydlatej Polski" stały kącik dla filatelistów pt. „Zbieramy znaczki lotnicze".

KOMPLETUJEMY ROCZNIKI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Bertold Moll — Pniowiec, woj. katowickie. Brakujące numery „Skrzydlatej Polski" można otrzymać za zaliczeniem pocztowym pisząc pod adresem CKPiW „RUCH", Dział Sprzedaży Prasy Archiwalnej — Warszawa, ul. Srebrna 12.

„ZOSTAŃ LOTNIKIEM"

Broszurę pt. „Zostań lotnikiem" otrzymują: **Andrzej Kryński — Zegrze, woj. warszawskie, Kazimierz Okręglicki — Łękawica, woj. krakowskie, Jan Gębski — Gosań, woj. poznańskie, Stanisław Paszczyk — Lubań Śl., woj. wrocławskie, Ryszard Radecki — Ursus k. Warszawy, Zbigniew Sumisławski — Starogard, woj. szczecińskie, Bogdan Lipiecki — Łódź.**

SZYBOWNICTWO W EGIPCIE

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 17

śmiałym zamiarem egipskich szybowników jest pokonanie trasy z Kairo wzdłuż Nilu do Luksoru (ok. 500 km), a nawet Assuanu (ok. 680 km). Nawet przy aktualnie posiadanym przeciętnym sprzęcie i nie najwyższych kwalifikacjach wyczynowych, zadanie to wydaje się być możliwe do wykonania. Zielona dolina płynącego wśród pustyni Nilu stanowi sobą niezwykle silny kontrast termiczny. Podczas mego pobytu w Górnym Egipcie obserwowałem czasem po kilka, będących w zasięgu wzroku, „słupów" kurzu i pyłu sięgających przy bezchmurnym niebie wysokości rzędu 3000 m. Trudności jedynie przysporzyć mogłaby konieczność przymusowego lądowania. Gęsta i bujna uprawa kultur rolnych na każdym skrawku nawodnionej ziemi zmuszałaby ewentualnego śmiałka-szybownika do lądowania tuż na samym skraju pustyni.

W rozmowie z pilotami i instruktorami zdumiewa mnie ich bardzo dobra znajomość polskiego szybownictwa. Moi rozmówcy sypią nazwiskami naszych sławnych pilotów i nazwami szybowców. I tutaj dotarła sława organizowanych przez nas mistrzostw świata i Międzynarodowych Mistrzostw Polski z roku 1961. Dyrektor Aeroklubu — Salah Zaki dopytuje się o możliwości przysłania zawodnika egipskiego do Polski na następne podobne zawody. Ze swej strony mogą oferować trening szybowcowy w Egipcie (jeszcze nie organizują mistrzostw Egiptu w szybownictwie). Bardzo chcieliby poznać bliżej źródła naszych szybowcowych sukcesów i uczestniczyć w nieznanych im na terenie Egiptu szybowcowych lotach falowych i chmurowych. Chcieliby zorganizować szybownictwo chociaż w części podobne do polskiego. Tu dyrektor wyciąga z szuflady biurka plik prospektów reklamujących sprzęt szybowcowy. Widzę tam również gdzieniegdzie znaki firmowe naszego „Motoimportu". W najbliższym czasie Aeroklub Egiptu zamierza dokonać zakupu sprzętu szybowcowego — poważnie myślą i o polskich szybowcach, wyciągarkach i spadochronach. Najchętniej widzieliby zakupione egzemplarze wraz z ekipą, która mogłaby zademonstrować ich własności i eksploatację... Dochodzimy w myślach — każdy sobie — do podobnych wniosków. Dobrze byłoby — myślę ja — gdyby można połączyć eksport polskiego sprzętu wraz z rekonesansem szybowcowym terenów Afryki o bogatych możliwościach wyczynowych. Dobrze byłoby — myśli Zaki — skorzystać z polskich doświadczeń i sprzętu szybowcowego. Do końcowej konkluzji nie dochodzimy pozostawiając ją przyszłości. — „Insz Allach!" — jak mówią muzułmanie.

Nasza ożywiona rozmowa przedłuża jednak znacznie przerwę w lotach, a słońce zmierza ku zachodowi. Sympatyczny gospodarz proponuje, bym jednak skorzystał z gościnnego lotu. Idziemy na start. „Kasjer" przy szybowcu, młody chłopak nie chce przyjąć ode mnie symbolicznej (nawet dla mnie) opłaty 5 piastrów, a kwitek opłaty wydaje mi na pamiątkę — gratis. Dosiadam wysłużonego Mü-13 i za chwilę (O!! Jak ten „Żubr" ciągnie!) mam już 300 m. Widzę Kair ze strzelającymi w niebo tu i ówdzie spośród gęstwiny uliczek — minaretami meczetów. Tam bezkres pustyni, tu masywy wielkich piramid w Gizeh i dalej na południe na skraju pustyni piramidy w Saqqara i Dahashur. Widzę, jak szeroko toczy swe wody obramowany paskiem zieleni niknący na horyzoncie Nil... i pora lądować! Gorszę trochę obserwatorów śmigłowcowym lądowaniem ze ślizgiem na hamulcach, w miejscu z którego kilka minut temu wystartowałem, tuż za płotem lotniska. Wstyd mi trochę, że się zapomniałem... Zza płotu przygląda mi się flegmatycznie para objuczonych wielbłądów...

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

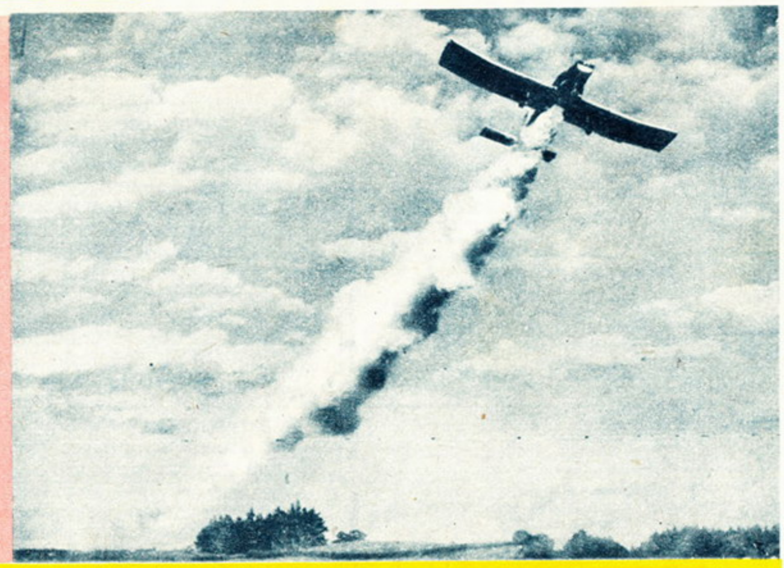
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100624, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 11.VII.1962 R. Zam. 5004/C H-33

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

DRŻYJCIE SZKODNIKI PÓL!



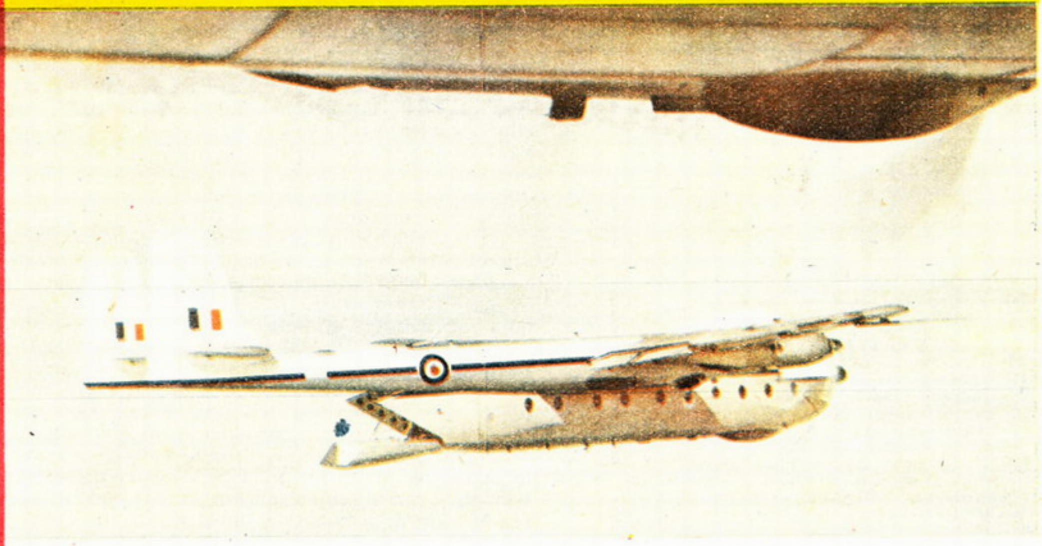
Pożar samolotu!? Nie, to tylko tak wygląda opylanie z powietrza zasiewów w Nowej Zelandii przy użyciu samolotu rolniczego Fletcher Fu-24.
Foto: „Flying"

PRZECIWKO WOJNIE



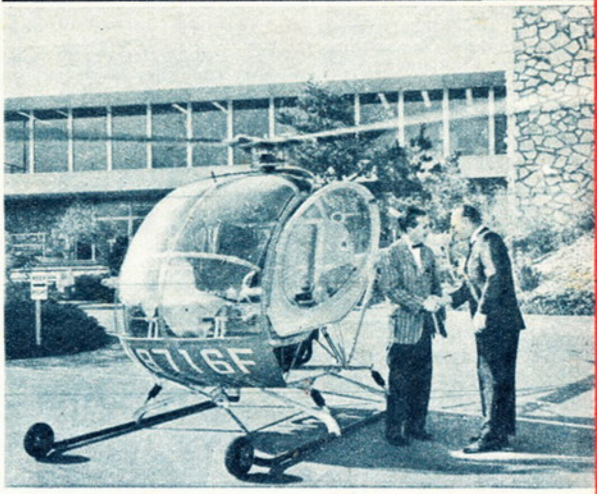
Sto tysięcy Japończyków demonstrowało wokół amerykańskiej bazy lotniczej w Itacuka przeciwko pobytowi wojsk i lotnictwa USA w Japonii, protestując przeciwko zbrojeniom i przygotowaniom do wojny.
Foto: „Japan Press"

W STYLU KROKODYLOWYM



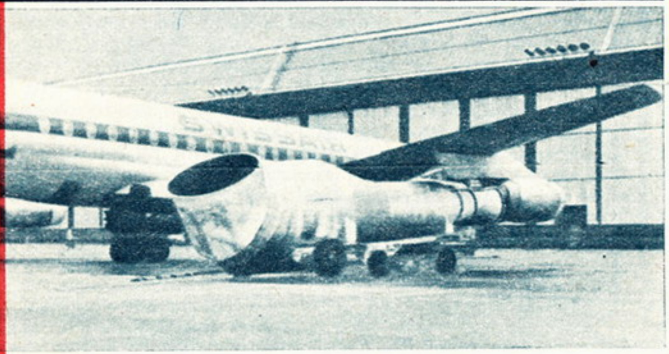
Angielskie samoloty transportowe lotnictwa taktycznego A. W. „Argosy" C posiadają w tyle kadłuba otwierane „krokodylowo" drzwi, co ułatwia zrzuty na spadochronach zaopatrzenia dla oddziałów naziemnych.
Foto: „Hawker Siddeley Rewiev"

ZAMIAST AUTA



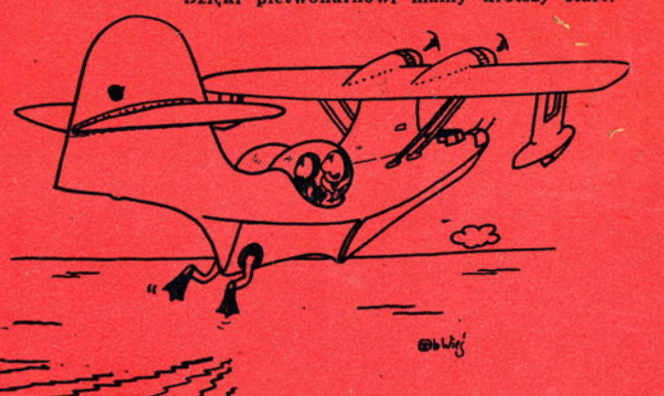
Jednym ze śmigłowców, które najchętniej zakupują dla celów szybkiej komunikacji handlowe przedsiębiorstwa amerykańskie, jest mały dwumiejscowy Hughes 269A. Może on startować i lądować na płaszczyźnie o szerokości 15 m. Koszt śmigłowca — 22 500 dol. Foto: „Flying"

PRECZ Z HAŁASEM!



Walka z hałasem wytwarzanym przez silniki odrzutowe samolotów — trwa. Na zdjęciu: Podczas pracy naziemnej silników samolotu komunikacyjnego „Coronado" szwajcarskich linii lotniczych „Swissair" stosowane są z dużym skutkiem ogromne tłumiki podwożone do silników na kołowych wózkach.
Foto: „Aviation Magazine de l'Espace"

Dzięki płetwonurkowi mamy krótszy start!



CZŁOWIEK NA KSIĘŻYCU

Człowiek na Księżycu! Dziś jeszcze można takie sceny tylko rysować, ale z pewnością już niedługo zamiast rysunków będziemy mogli oglądać lądowania i starty rakiet ziemskich na Księżycu — na fotografii. Rysunek z pisma „Avia".

